Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Bestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg

Toelichting

Documenttitel: Bestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg
Toelichting

Status: definitief

Datum: 31-10-2025

Projectnaam: Reparatieplan Vennewatersweg

Projectnummer: BI7407

Opdrachtgever: Gemeente Heiloo

Referentie:

Auteur(s): Haskoning

Collegiale toets: Haskoning

Datum/paraaf toets:

Vrijgegeven door: Haskoning

Datum/paraaf vrijgave:

Reconstructie Vennewatersweg

Inhoudsopgave

Toelichting 5

Hoofdstuk 1 Inleiding 7
1.1 Aanleiding en doel 7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 7
1.3 Vigerende plannen 7
1.4 Leeswijzer 8

Hoofdstuk 2 Huidige situatie 9
2.1 Beschrijving plangebied 9
2.2 Historie 10

Hoofdstuk 3 Beleidskader 13
3.1 Rijksbeleid 13
3.1.1 Nationale omgevingsvisie (Novi) 13
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) 14
3.1.3 Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) 14
3.2 Provinciaal beleid 15
3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 15
3.2.2 Omgevingsverordening NH2022 16
3.3 Regionaal beleid 17
3.3.1 Contouren uitvoeringsprogramma SPV 2030 regio Alkmaar 17
3.4 Gemeentelijk beleid 18
3.4.1 Toekomstvisie Heiloo 2030 18
3.4.2 Structuurvisie Heiloo 2030 18
3.4.3 Verkeersbeleid Heiloo 2018-2030 21

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 25

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten 27
5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.) 27
5.2 Verkeer 30
5.3 Geluid 34
5.4 Luchtkwaliteit 41
5.5 Externe veiligheid 43
5.6 Bodemkwaliteit 44
5.7 Water 45
5.8 Ecologie 50
5.8.1 Soortenbescherming 50
5.8.2 Gebiedsbescherming 57
5.9 Archeologie en cultuurhistorie 61

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet 65
6.1 Algemeen 65
6.2 Toelichting op de regels 65

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid 67
7.1 Economische uitvoerbaarheid 67
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 67

Bijlagen

Bijlage 1 Definitief Ontwerp Vennewaterseweg

Bijlage 2 Verkeersparagraaf Goudappel

Bijlage 3 Raadsbesluit afronding verkeersbeleid

Bijlage 4 Bodemonderzoek

Bijlage 5 Actualisatie Bodemonderzoek

Bijlage 6 Akoestisch onderzoek Vennewatersweg

Bijlage 7 Ecologische Quickscan 2019

Bijlage 8 Nader ecologisch onderzoek RHDHV

Bijlage 9 Nader ecologisch onderzoek W+B

Bijlage 10 Quickscan schuur Hoogeweg 40a

Bijlage 11 Aanvullend natuuronderzoek schuur Hoogeweg 40a

Bijlage 12 Stikstofdepositie onderzoek

Bijlage 13 Ecologische beoordeling stikstofdepositie

Bijlage 14 Ecologisch Activiteitenplan

Bijlage 15 Wnb ontheffing

Bijlage 16 Archeologisch verkennend booronderzoek

Bijlage 17 Archeologisch programma van eisen

Bijlage 18 Nota beantwoording zienswijzen

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De Vennewatersweg voldoet momenteel niet aan de richtlijnen van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW) voor veilig wegontwerp. Daarom is met oog op verkeersveiligheid de gemeente Heiloo van plan om de Vennewatersweg te reconstrueren. Autoverkeer kan na de reconstructie voorsorteren. Langzaam verkeer kan straks gefaseerd oversteken. De doorstroming en verkeersveiligheid verbeteren hierdoor enorm.

Deze reconstructie past niet geheel in de vigerende bestemmingsplannen. In het ontwerp van de reconstructie zijn enkele wegdelen buiten de bestemming Verkeer geprojecteerd, hetgeen op grond van de vigerende plannen niet is toegestaan. Om de reconstructie planologisch-juridisch mogelijk te maken is dit nieuwe bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De Vennewatersweg is gelegen in het zuiden van Heiloo. Het plangebied van dit bestemmingsplan betreft het weggedeelte tussen de kruisingen met de Lijnbaan en de Kennemerstraatweg. In figuur 1-1 is dat gedeelte van de Vennewatersweg c.q. het plangebied weergegeven met een rode omlijning.



Figuur 1-1: Ligging Vennewatersweg.

1.3 Vigerende plannen

Het plangebied zoals deze bij benadering bij figuur 1-1 is weergegeven, maakt deel uit van het vigerende bestemmingsplan Zandzoom (vastgesteld 11 juli 2005) en het bestemmingsplan Zuiderloo (deels onherroepelijk in werking, vastgesteld 7 december 2015). De reconstructie van de Vennewatersweg wordt op grond van de vigerende bestemmingsplannen niet toegestaan omdat het voornemen niet geheel past binnen bepaalde delen van de geldende bestemming.

In het vigerend planologisch kader heeft het plangebied de bestemming 'Verkeer', 'Wonen', en de dubbelbestemming: 'Waarde - Archeologie'.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van de toelichting wordt de huidige situatie in het plangebied beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het beleidskader van het Rijk, de provincie en gemeente Heiloo uiteen gezet. In hoofdstuk 4 wordt het plan nader beschreven. Hoofdstuk 5 gaat over de omgevingsaspecten die voor dit plangebied relevant zijn. Hoofdstuk 6 beschrijft de juridische opzet waarbij de plankaart en planregels worden besproken. Tot slot volgt in hoofdstuk 7 een beschrijving van de uitvoerbaarheid van het plan, inclusief de resultaten van de inspraak en overleg, en een overzicht van de doorgevoerde wijzigingen in voorliggend bestemmingsplan naar aanleiding van de zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerpbesluit.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Beschrijving plangebied

De Vennewatersweg ligt in het zuiden van Heiloo. De weg vormt een verbinding tussen de Kennemerstraatweg (N203) en Het Malevoort in Heiloo west en loopt door tot Egmond-Binnen. De Vennewatersweg is een gebiedsontsluitingsweg (50 km/h) en biedt toegang tot verschillende erven. De Vennewatersweg kruist de volgende lokale erftoegangswegen (van west naar oost):

- Lijnbaan
- Westerweg
- Groeneweg
- Hoogeweg
- Kennemerstraatweg

De kruispunten met de Vennewatersweg zijn voorzien van een voorrangsregeling. Het kruispunt met de Lijnbaan is een drietaks voorrangskruispunt, waarbij het verkeer vanaf de Lijnbaan moet stoppen en voorrang moet verlenen. Het kruispunt met de Westerweg is een viertaks voorrangskruispunt, waarbij voorrang moet worden verleend door verkeer afkomstig vanaf de Westerweg. Via een middensteunpunt kunnen fietsers in twee etappes oversteken.

Het kruispunt met de Groeneweg is met de komst van de spoortunnel een ongelijkvloerse fietsoversteek geworden. Het kruispunt met de Hoogeweg is een viertaks voorrangskruispunt, waarbij het verkeer vanaf de Hoogeweg moet stoppen en voorrang moet verlenen. Via een middensteunpunt kunnen fietsers in twee etappes oversteken. De kruispunten Westerweg en Hoogeweg zijn omwille van de verkeersveiligheid, tijdelijk voorzien van 30 km/uur-drempels om de rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer te beperken. Met zigzagstrepen op de Vennewatersweg wordt geattendeerd op het naderen van een gevaarlijk punt.

De Veldbies is als tijdelijke bouwweg door middel van een inritconstructie met betonplaten op de Vennewatersweg aangesloten. Te zijner tijd wordt de bouwweg vervangen door de aansluiting van de Liguster. Voor het bouwverkeer van Zuiderloo is een tijdelijke bouwweg gerealiseerd in het verlengde van de Haagbeuk, waarvan de toegang vanaf de Vennewatersweg als uitrit met betonplaten is vormgegeven. Te zijner tijd wordt dit een volwaardige aansluiting van de Haagbeuk.

Het kruispunt met de Kennemerstraatweg is een enkelstrooksrotonde met fietsoversteken op alle vier takken en een zebrapad op de tak Ypesteinerlaan. Op de tak Kennemerstraatweg-Noord is de fietsoversteek vormgegeven als tweerichtingen-oversteek. Binnen Heiloo is de Vennewatersweg één van de vijf mogelijkheden om het spoor te kruisen. Het gebruik varieert tussen de 3.900 en 7.200 motorvoertuigen per etmaal. De rotonde Kennemerstraatweg is in de zomer van 2024 vernieuwd na het verlenen en onherroepelijk worden van de hiervoor benodigde omgevingsvergunning met zaaknummer Z23 156243 (datum besluit 25 april 2024, bekendgemaakt op 8 mei 2024).

De Vennewatersweg is aan de noordzijde voorzien van een vrijliggend fietspad, waar fietsers in twee richtingen gebruik van kunnen maken. De spoortunnel is voorzien van een fietspad en een trottoir. Voetgangers zijn voor en na de spoortunnel Vennewatersweg gedwongen gebruik te maken van het fietspad.

Fietser kunnen op vijf locaties de Vennewatersweg oversteken, namelijk:

- Lijnbaan, voorrangskruispunt zonder middensteunpunt;
- Westerweg, voorrangskruispunt met middensteunpunt;
- Groeneweg, ongelijkvloerse kruising over de spoortunnel;
- Hogeweg, voorrangskruispunt met middensteunpunt;
- Kennemerstraatweg, enkelstrooksrotonde met fietsers in de voorrang.

De middensteunpunten bieden fietsers en voetgangers de mogelijkheid om in twee fasen de Vennewatersweg over te steken. Bij de voorrangskruispunten zijn de middensteunpunten krap

gedimensioneerd (2,0 meter terwijl 2,5 meter is voorgeschreven in de richtlijnen voor veilig wegontwerp van het CROW) en geven de middensteunpunten beperkte fysieke afscherming. De vormgeving van de middensteunpunten voldoet niet aan de richtlijnen (CROW) die vandaag de dag worden gesteld. Fietser kunnen via de fietsoversteek Groeneweg ongehinderd en veilig de Vennewatersweg passeren. De route via de Groeneweg is daarmee een goed alternatief geworden voor de route via de Hoogeweg. Bij de Lijnbaan en Westerweg zijn er geen veilige alternatieven die voldoen aan de richtlijnen van het CROW.

In figuren 2-1 t/m 2-4 zijn impressiefoto's van de Vennewatersweg te zien.



Figuur 2-1: Kruising Vennewatersweg-Hoogeweg.



Figuur 2-2: Vennewatersweg vanaf kruising Hoogeweg naar het oosten.



Figuur 2-3: Vennewatersweg richting spoorwegovergang (momenteel gesloten wegens aanleg spoortunnel).

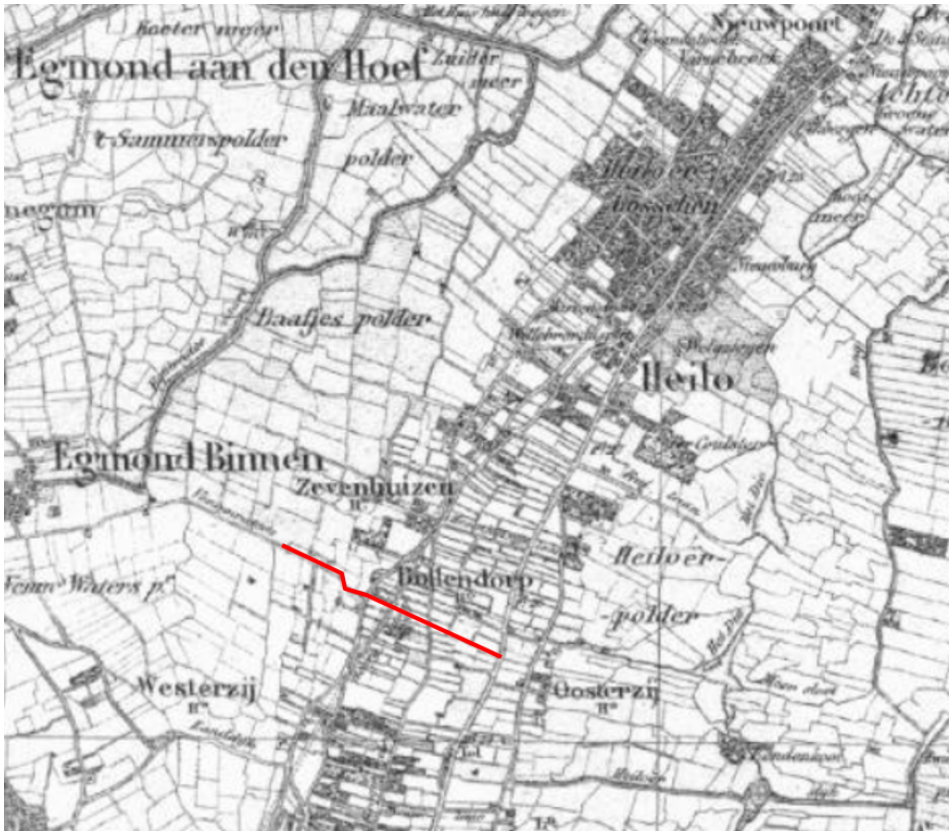


Figuur 2-4: Vennewatersweg vanaf de rotonde Kennemerstraatweg.

2.2 Historie

2.2 Historie

Heiloo ligt op een langgerekte zandrug, die circa 2000 jaar voor het begin van de jaartelling parallel aan de kustlijn is gevormd. De zandrug werd opgeworpen door de zee, waardoor er ook wel wordt gesproken van een strandwal. Deze historische strandwal wordt in het westen begrensd door de Westerweg en in het oosten door de Oosterzijweg. Op het hoogste punt van deze strandwal ligt de Hoogeweg, welke dus ook de Vennewatersweg kruist. Deze wegstructuur wordt ook wel beschouwd als een van de cultuurhistorische linten van Heiloo. In figuur 2-5 is de oude wegenstructuur uit omstreeks 1850 te zien. De spoorlijn was nog niet aangelegd en de Vennewatersweg liep destijds nog tussen het centrum van Egmond-Binnen tot aan de huidige Westerweg in Heiloo.



Figuur 2-5: Historische lintstructuur van Heiloo. De Vennewatersweg is bij benadering rood weergegeven.

In de jaren '90 van de 20e eeuw is de Vennewatersweg over het spoor doorgetrokken naar de Kennemerstraatweg. De wegstructuur is sindsdien niet gewijzigd.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale omgevingsvisie (Novi)

De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de vaststelling van de NOVI is haar voorganger (de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) vervallen. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van een circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

Vier prioriteiten
Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Het Rijk wil op nationale belangen sturing en richting geven. Dit komen samen in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering en moet in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust zijn. Om dit te bereiken moeten er maatregelen in de leefomgeving getroffen worden zoals het behouden en aanleggen van voldoende groen en wateropslag in de steden.
Ook moet Nederland in 2050 een duurzame energievoorziening hebben. Dit kan onder andere gerealiseerd worden door de aanleg van zonnepanelen en windmolens. Windmolens op zee hebben de voorkeur, maar ook op het land zijn ze nodig. Door de windmolens waar mogelijk zo veel mogelijk te clusteren wordt versnippering over het landschap voorkomen en kan de ruimte zo efficiënt mogelijk worden benut. Participatie en invloed van bewoners is daarbij erg belangrijk. Zonnepanelen moeten eerst op daken en gevels worden geplaatst voordat er over wordt gegaan op het plaatsen van zonnepanelen in het landschap.
Ook zet het Rijk zich in voor het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenergiesysteem op nationale schaal.

2. Duurzaam economisch groeipotentieel
Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Om deze positie te bereiken en te handhaven zijn goede verbindingen via weg, spoor, lucht, water en digitale netwerken vereist. Ook zijn nauwe samenwerkingsverbanden met internationale partners belangrijk, ook op defensieterrein.
Het Rijk zet in op het creëren van een innovatief vestigingsklimaat met een goede q*uality of life:* een leefomgeving die inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen.
Het uitgangspunt is wel dat de economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam en circulair. Dit moet worden bereikt door duurzame energiebronnen te gebruiken en productieprocessen te veranderen zodat men niet langer afhankelijk is van fossiele bronnen.

3.Sterke en gezonde regio's
In steden en stedelijke regio's zijn veel nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. De voorkeur is om deze locaties binnenstedelijk te realiseren, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit. Tegelijk moet de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen verbeterd worden. Dit houdt in: schone lucht, voldoende groen, water en publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen, ontspannen en samenkomen. Daarbij hoort een uitstekende bereikbaarheid en toegankelijkheid, ook voor mensen met een handicap.
De leefomgevingskwaliteit- en veiligheid moet toenemen. Dit betekent dat voorafgaand aan nieuwe ontwikkelingen helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit- en veiligheid stelt en welke maatregelen er nodig zijn wanneer er voor nieuwe ontwikkelingslocaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid geborgen. Niet alleen groei heeft aandacht in de NOVI. Er wordt ook aandacht besteed

aan het versterken van de vitaliteit en leefbaarheid in krimpregio's.

4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied
Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. Dit levert ook een noodzakelijke positieve bijdrage aan het verbeteren van de biodiversiteit. Bodemdaling moet worden aangepakt. Verhoging van het waterpeil is in bepaalde veenweidegebieden op termijn noodzakelijk. Met de betrokken regio's en gebruikers wordt afgesproken waar en hoe deze aanpassingen zorgvuldig moeten worden uitgevoerd. In alle gevallen wordt er ingezet op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.

Afwegingsprincipes
De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI zoekt het Rijk naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
3. Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In de Structuurvisie Infrastructuur (SVIR) en Ruimte heeft de Rijksoverheid de nationale belangen omschreven waarvoor het Rijk zelf verantwoordelijkheid draagt. Een goede doorwerking van deze nationale belangen wordt juridisch geborgd via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

De nationale belangen betreffen onder meer onderwerpen op het gebied van de hoofdinfrastructuur (reserveringen rond hoofdwegen en hoofdspoorwegen, vrijwaring rond rijksvaarwegen en hoofdbuisleidingen), de elektriciteitsvoorziening, het vereenvoudigde regime van de ecologische hoofdstructuur en waterveiligheid (bescherming van primaire waterkeringen en bouwbeperkingen in het IJsselmeergebied).

De Vennewatersweg is geen onderdeel van de hoofdinfrastructuur. Andere nationale belangen die in de Barro worden geborgd spelen niet in voorliggend bestemmingsplan.

3.1.3 Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030)
Het strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) beschrijft de visie op verkeersveiligheid. Overheden en maatschappelijke partijen zetten gezamelijk in op een meer risicogestuurd veiligheidsbeleid: ongevallen voorkomen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken.

Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid. Daarnaast wordt per thema een toekomstbeeld geschetst en ter inspiratie oplossingsrichtingen.
Drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:
1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen

Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten(tweewielers, voetgangers):
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers

De laatste vier betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

De reconstructie van de Vennewatersweg geeft invulling aan het thema 'veilige infrastructuur'. In het SPV 2030 staat het volgende toekomstbeeld voor veilige infrastructuur:
In 2030 is er een significante verbetering bereikt in de veilige inrichting van infrastructuur in heel Nederland. Daarmee wordt de kans dat een ongeval plaatsvindt beperkt, evenals de ernst van een eventueel ongeval.Om hier invulling aan te geven wordt gestreefd naar de volgende concrete resultaten voor 2030:
1. Voor alle infrastructuur zijn de risicofactoren in kaart gebracht aan de hand van wetenschappelijk onderbouwde en door wegbeheerders geaccepteerde methoden.
2. Wegbeheerders hebben op basis van het inzicht in risicofactoren prioriteiten gesteld voor verbetering van de infrastructuur en een realistisch streefdoel gesteld.
3. Wegbeheerders hebben de prioriteiten vertaald naar concrete maatregelen bij grootschalige renovaties, beheer en onderhoud.
4. Aan nieuwe infrastructuur ligt altijd een risicoanalyse ('audit') voor verkeersveiligheid ten grondslag.

Een belangrijke oplossingsrichting is het toetsen van de infrastructuur aan de normen voor veilig wegontwerp van het CROW. Met name de inrichting van de kruisingen en de fietsoversteekplaasen van de Vennewatersweg voldoen niet aan deze normen. Met de reconstructie van de Vennewatersweg wordt er invulling gegeven aan het SPV 2030.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 vastgesteld. In de Omgevingsvisie geeft de provincie aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. De visie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Het leidende principe van de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving die goed is voor mens, plant én dier. Onder de hoofdambitie, balans tussen economische groei en leefbaarheid, zijn samenhangende ambities geformuleerd. Hierbij komen de volgende thema's aan bod:

<u>Leefomgeving:</u>
- Klimaatverandering: een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland.
- Gezondheid en veiligheid: het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Dit betreft bodem, water, lucht, omgevingsveiligheid, geluidsbelasting en ontwikkeling in de ondergrond.
- Biodiversiteit en natuur: biodiversiteit in Noord-Holland vergroten, ook omdat daarmee andere doelen zoals een gezonde leefomgeving kan worden bereikt.

<u>Gebruik van leefomgeving:</u>
- Economische transitie: een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor. De provincie biedt ruimte aan ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energie transitie en experimenten.
- Wonen en werken: vraag en aanbod van woon- en werklocaties moeten beter met elkaar in overeenstemming zijn. Woningbouw moet vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte

gebieden worden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is het uitgangspunt.
- Mobiliteit: Inwoners en bedrijven van de provincie Noord-Holland verplaatsen producten of personen effectief, veilig en efficiënt waarbij negatieve gevolgen van mobiliteit op het klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden. De provincie zet zich in voor het verwerken van mobiliteitsopties die hieraan bijdragen zoals goede OV-verbindingen, uitstekende infrastructuur voor alle modaliteiten en technologische innovatie.
- Landschap: het benoemen, behouden en versterken van unieke kwaliteiten van diverse landschappen en cultuurhistorie.

Energie transitie:
De ambitie voor de energie transitie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal en gebaseerd is op hernieuwbare energie. De provincie biedt de ruimte aan noodzakelijke energie transitie en de daarvoor benodigde infrastructuur. Daarbij wordt tevens rekening gehouden met de ambities voor verstedelijking en landschap.

5 bewegingen met ontwikkelprincipes
Naast de ambities worden in de Omgevingsvisie vijf samenhangende bewegingen geschetst. De bewegingen laten zien hoe de provincie omgaat met opgaven die op de samenleving afkomen en die zij willen faciliteren. Hiertoe zijn een aantal ontwikkelprincipes en randvoorwaarden meegegeven. Het gaat om de volgende vijf bewegingen:
1. Dynamisch schiereiland: Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling: Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's: gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie: benut de economische kansen van de energie transitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving: staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Met de reconstructie van de Vennewatersweg wordt er bijgedragen aan de ambities van de provincie, met name binnen de beweging 'sterke kernen, sterke regio's. Heiloo valt namelijk in de regio Alkmaar, welke in de Omgevingsvisie is aangemerkt als centrumgemeente en ontwikkelregio. Door de reconstructie van de Vennewatersweg wordt er bijgedragen aan de ontwikkeling en vitaliteit van Heiloo. In hoofdstuk 4 en 5 wordt dit principe nader onderbouwd.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2022
De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie zijn verankerd in de Omgevingsverordening NH2022 van de provincie Noord-Holland. De geconsolideerde versie van de Omgevingsverordening NH2022 is vanaf 1 januari 2024 in werking getreden. Deze vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

Doel en uitdaging
De provincie wil een eenvoudiger, duidelijker en meer integraal systeem van regels. Met meer ruimte voor lokaal en regionaal maatwerk en bestuurlijke afwegingsruimte. Om dat te bereiken stelt de provincie samen met haar partners de Omgevingsverordening op.

Voor de provincie betekent dit een andere, nieuwe manier van werken. Ook de regels worden op een nieuwe manier opgesteld. De nieuwe regels richten zich op het 'hoe': hoe kom je tot een goede fysieke leefomgeving? De fysieke leefomgeving staat voor alles wat mensen zien, voelen en ruiken zoals gebouwen, wegen, parken, bossen, rivieren en een schone lucht. Voorheen richtten de regels zich vooral op het 'wat': wat mag niet en welke uitzonderingen gelden? Het gaat dus meer om het doel en minder om het middel. In de Omgevingsverordening NH2022 worden daarvoor de eerste stappen gezet.

In de Provinciale omgevingsverordening zijn diverse beschermingsregimes opgenomen. Voorbeelden hiervan zijn het Bijzonder Provinciaal Landschap, Natuurnetwerk Nederland en Cultureel erfgoed.

Voorliggend bestemmingsplan ligt buiten relevante beschermingsgebieden. Daarom is het plan niet in strijd met de Omgevingsverordening NH2022.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Contouren uitvoeringsprogramma SPV 2030 regio Alkmaar

Gemeenten, de provincie Noord-Holland, de politie, het OM, het Rijk, de Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, ANWB, Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland werken samen om de verkeersveiligheid in de Regio Alkmaar samen een stevige, meerjarige impuls te geven. De landelijke plannen hiervoor zijn vastgelegd in Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030). De gezamelijke ambitie is om het aantal verkeersslachtoffers naar nul te brengen in 2050.
Naast de risicogestuurde aanpak is het inzetten van een breed spectrum aan maatregelen een ander belangrijk kenmerk van het SPV2030.
Infrastructurele maatregelen blijven daarbij van essentieel belang. Daarbij blijven de ontwerpprincipes achter Duurzaam Veilig voor de regio leidend. Veel wegen en fietspaden in de regio zijn nog onvoldoende veilig ingericht.

Er zijn twaalf verkeersveiligheidsrisico's bepaald die het meest urgent zijn in de regio:
1. Snelheidsoverschrijdingen
2. Ongeloofwaardige 30-wegen
3. Afleiding in het verkeer
4. 50-wegen
5. Snor-brom- en motorfietsers
6. Scholieren
7. Drukte en diversiteit op fietspaden
8. Rijden onder invloed
9. Onveilige kruisingen
10. Oudere verkeersdeelnemers
11. Bermen langs 60- en 80-wegen
12. Frontale aanrijdingen op 80- en 100-wegen

In het contourendocument zijn er voor elk risico en per regio maatregelen bepaald die het meest haalbaar en effectief worden geacht. Voor elke regiorisico is een lijst met prioritaire maatregelen samengesteld. Voor de Vennewatersweg zijn risico's 1,4,6 en 9 relevant. Hieronder wordt toegelicht welke maatregelen er bij de reconstructie van de Vennewatersweg worden toegepast en waardoor er dus invulling wordt gegeven aan het beleid.

Risico 1: Snelheidsoverschrijdingen
Voor het verminderen van snelheidsoverschrijdingen zijn de volgende maatregelen relevant voor de reconstructie van de Vennewatersweg:
- Meer snelheidsremmers aanleggen. Snelheidsremmers zijn een effectieve maatregel voor het voorkomen van ongevallen tussen auto en voetganger/fietser met ernstig letsel tot gevolg.
- De wegen inrichten conform de landelijke ontwerpstandaarden (CROW), zodat de weginrichting communiceert hoe snel er gereden mag worden.

Risico 4: 50-wegen
Risico-indicator 'voldoende veilige' 50-wegen
Een 50-weg is voldoende veilig als:
1. Er rijrichtingscheiding met markering aanwezig is;
2. Er veilige oversteekvoorzieningen zijn voor langzaam verkeer
3. Er niet wordt geparkeerd op of langs de rijbaan;
4. Fietsers op een naastgelegen fietspad of parallelweg fietsen.

Bij de Vennewatersweg ontbreken er veilige oversteekvoorzienignen voor langzaam verkeer.

Voor het realiseren van veilige 50-wegen zijn de volgende maatregelen relevant voor de Vennewatersweg:

- As- en kantmarkeringen toepassen op fietspaden langs 50-wegen
- Meer snelheidsremmers aanleggen, met name nabij langzaam verkeeroversteken en bushaltes.
- Uitrit-en poortconstructies creëren aan het begin en einde van 30-zones, zodat de voorrangregeling duidelijk is ten opzichte van een gebiedsontsluitingsweg en het voor weggebruikers duidelijk is wanneer de 30-zone begint.
- Aanleggen van veilige oversteekplaatsen voor langzaam verkeer (in dit geval door middel van aanleg voorrangspleinen en middensteunpunten, zie Hoofdstuk 4 Planbeschrijving)

Risico 6: Scholieren
Voor een veilige verkeersdeelname voor scholieren zijn de volgende maatregelen relevant voor de Vennewatersweg:

- Op schoolroutes zonder vrijliggende fietspaden het aanleggen van gescheiden fietsinfrastructuur prioriteit geven.
- Gemotoriseerd verkeer reduceren op schoolroutes en in schoolomgevingen om conflicten tussen fietsende scholieren en het wegverkeer zoveel mogelijk te voorkomen.
- De (intensief gebruikte) schoolroutes beter in kaart brengen zodat er voor deze routes een gerichtere (regionale) aanpak ontwikkeld kan worden.

Risico 9: Onveilige kruisingen
Om kruisingen veiliger te maken zijn de volgende maatregelen relevant voor de Vennewatersweg:

- Meer snelheidsremmers bij fietsoversteken aanleggen. Snelheidsremmers zijn een effectieve maatregel voor het voorkomen van ongevallen tussen auto's en fietsers.
- Zorgen dat alle ongeregelde fietsoversteken over 50-wegen tenminste één rustpunt hebben, verkeerslichten hebben of dat de snelheid van gemotoriseerd verkeer wordt beperkt.
- Fietsoversteken zichtbaar en herkenbaar maken voor zowel de fietser als de automobilist, zodat de fietser weet dat hij een gevaarlijk punt oversteekt en de automobilist weet dat er fietsers kunnen oversteken.

Met de reconstructie van de Vennewatersweg worden er maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarmee wordt er bijgedragen aan de Contouren van het uitvoeringsprogramma SPV 2030 voor regio Alkmaar.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Toekomstvisie Heiloo 2030

De toekomstvisie 2030 is in 2013 samen gemaakt door inwoners, maatschappelijke instellingen, ondernemers en de gemeente Heiloo en schept een beeld van de kwaliteiten, wensen en doelen van het dorp. De toekomstvisie is de basis voor de structuurvisie en de strategische visie van de gemeente Heiloo.

Een onderdeel van de Toekomstvisie 2030 is een sterkte-zwakteanalyse. In deze analyse worden de (bestaande) verkeersafwikkeling en de oost-west verkeerscirculatie als zwak benoemd, terwijl mogelijkheden tot verbeteren van de mobiliteit als kans zijn aangemerkt. Daarbij wordt een toenemende mobiliteit als impactrijke trend genoemd.

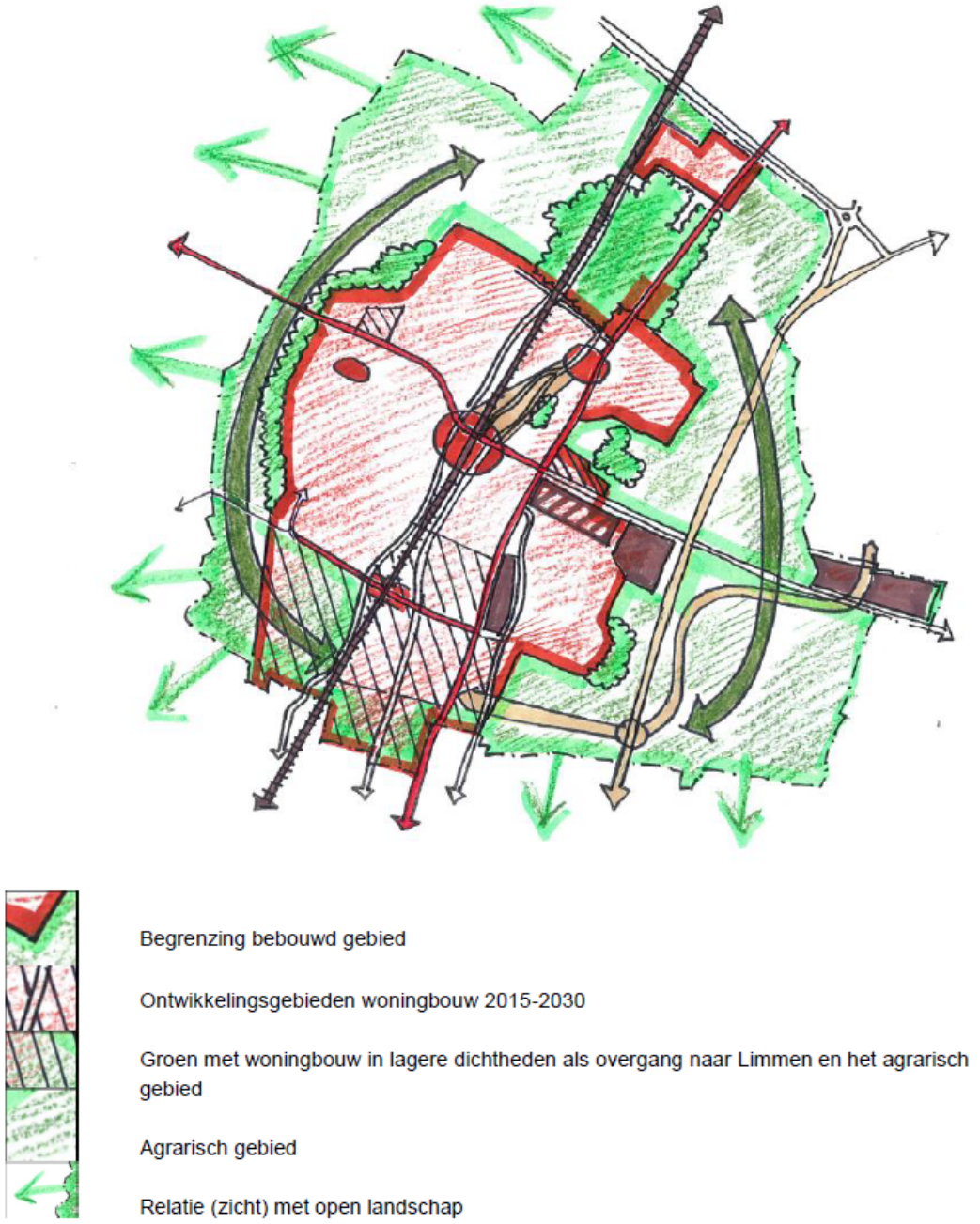
Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Vennewatersweg draagt bij aan het oplossen van de zwakke punten en speelt in op verbetering van de mobiliteit, zowel autonoom als anticiperend op de genoemde trend.

3.4.2 Structuurvisie Heiloo 2030

Op 3 november 2014 is de Structuurvisie 2030 vastgesteld door de gemeenteraad van Heiloo. De structuurvisie beschrijft hoe de gemeente denkt dat Heiloo er in 2030 op ruimtelijk gebied uit ziet. De structuurvisie is een uitwerking en verdieping van de ruimtelijke aspecten uit de Toekomstvisie 2030. Het zijn de ruimtelijke ontwikkelingen die op dit moment zijn te voorzien en die relevant zijn voor de toekomstige ruimtelijk-fysieke inrichting van Heiloo. Al deze aspecten vormen het vertrekpunt voor de structuurvisie en zijn de basis van de feitelijke opdracht voor Heiloo tot 2030. Deze opdracht is vertaald naar de volgende missie:

1. het dorpse karakter van Heiloo versterken;
2. de diversiteit aan het woningaanbod vergroten;
3. een goede balans tussen bebouwing, groen, water en infrastructuur;
4. het bevorderen van duurzaamheid, waaronder energiezuinig en milieubewust leven;
5. optimaliseren van maatschappelijke voorzieningen, recreatiemogelijkheden en accomodatiegebruik;
6. verbeteren werkgelegenheid door optimaliseren van bedrijvigheid, zakelijke dienstverlening, detailhandel, horeca en toerisme.

Aan de hand van de thema's wonen, werken, verplaatsen en verblijven, vermaken en verblijven, leren en zorgen en recreëren en bewaren wordt de missie verder uitgewerkt.
Het bovenstaande leidt samengevat tot de structuurvisie kaart in figuur 3-1.



Figuur 3-1: structuurvisie kaart Heiloo 2030.

Verbetering van de verkeersveiligheid valt binnen het thema *Verplaatsen en verblijven* in de structuurvisie. Binnen dit thema is voor dit bestemmingsplan het volgende van belang:

Analyse en beleid (paragraaf 4.3)

- Voor een forensendorp als Heiloo zijn goede verbindingen met de werklocaties van essentieel belang. Veel inwoners van Heiloo werken in de Metropool Regio Amsterdam. De goede verbindingen over de weg en over het spoor zijn voor velen een belangrijke reden om in Heiloo te blijven wonen of om zich hier te vestigen. Voor de toekomst van Heiloo is het van levensbelang die goede verbindingen in stand te houden en waar mogelijk te verbeteren.
- De dorpse sfeer van Heiloo geeft ook een gevoel van veiligheid. Door de goede verlichting en heldere inrichting is het gevoel van sociale veiligheid groot. De inrichting van de infrastructuur draagt bij aan de verkeersveiligheid.

Visie op de toekomst (paragraaf 6.3)

- De spoortunnel in de Vennewatersweg geeft in combinatie met de aansluiting A9 verlichting op de oost-west verbindingen Kerkelaan en Zeeweg. Het agrarisch verkeer, en dan met name dat van bloembollenbedrijven tussen de Egmonden en het agrarisch gebied ten oosten van de A9, wordt zoveel mogelijk via de Vennewatersweg gedirigeerd. Met het realiseren van de afslag A9 moeten knelpunten die zouden kunnen ontstaan voor het agrarisch verkeer worden opgelost zodat bereikbaarheid kan worden gegarandeerd.

In figuur 3-1 is de Vennewatersweg op de visiekaart met een rode lijn weergegeven en vormt de weg een belangrijk onderdeel van de verkeersstructuur van Heiloo. Dit komt met name door de realisatie van de spoortunnel waardoor er een ononderbroken verbinding ontstaat tussen Heiloo-west en Heiloo-oost. Deze (betere) verbinding moet echter ook uit het oogpunt van verkeersveiligheid zoveel mogelijk worden verbeterd. Hiervoor is een ontwerp vastgesteld dat in dit bestemmingsplan wordt gefaciliteerd.

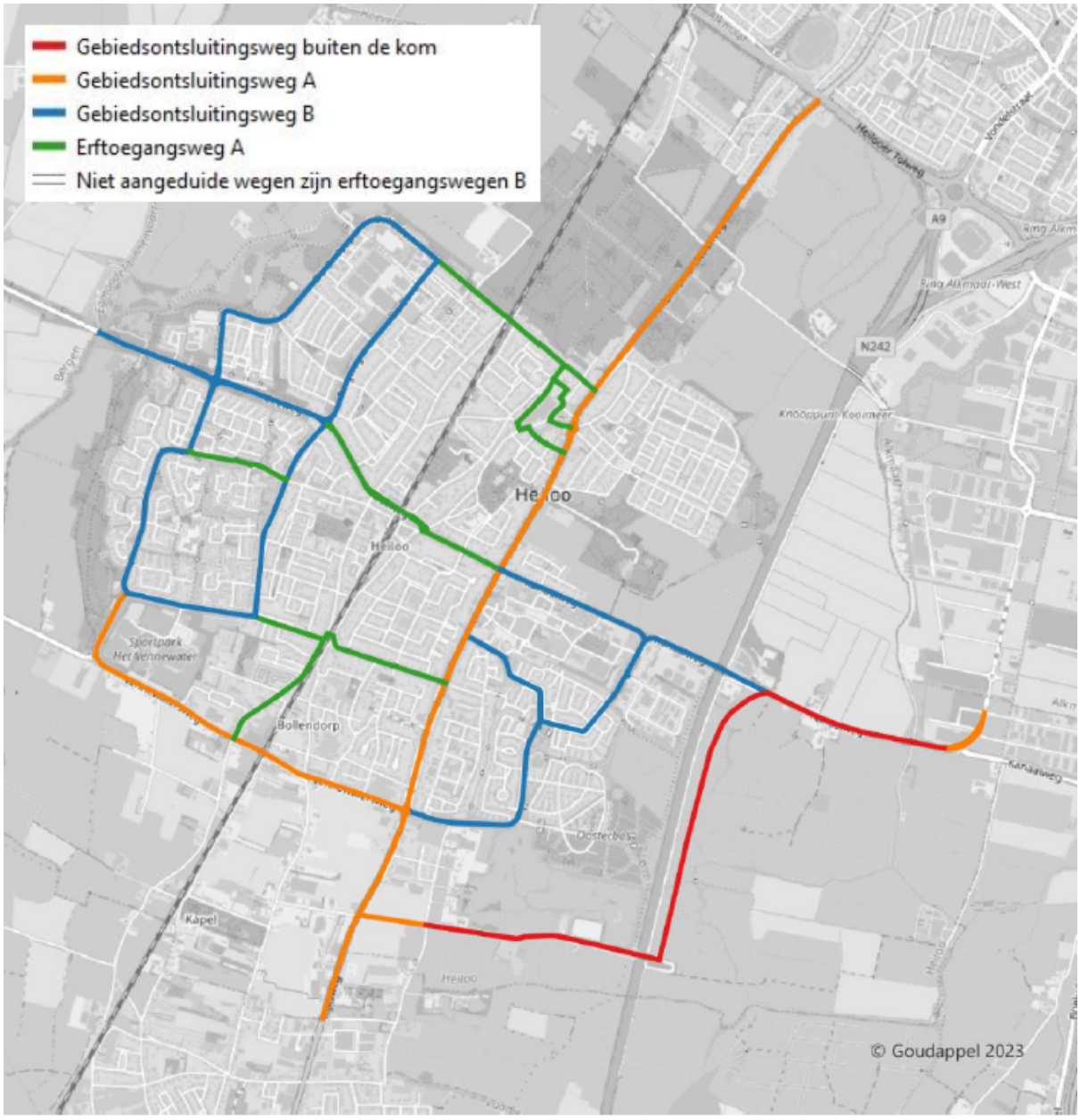
3.4.3 Verkeersbeleid Heiloo 2018-2030

Op 5 maart 2018 is het Verkeersbeleid Heiloo 2018-2030 vastgesteld door de raad van de gemeente Heiloo. In het verkeersplan is aangegeven hoe men om wil gaan met verkeer en vervoer bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het hoofddoel is om Heiloo bereikbaar, leefbaar, verkeersveilig en duurzaam te houden. Het verkeersbeleid houdt rekening met de ontwikkelingen zoals de groeiende mobiliteit, de nieuwe woonwijken Zuiderloo/Zandzoom, Melco en Varne Buiten en de infrastructurele werken als de spoorwegonderdoorgang en de aansluiting op de A9. De aansluiting A9 zorgt voor een oplossing van een groot aantal problemen die zijn ontstaan door ruimtelijke ontwikkelingen en de toename van de mobiliteit.

De gemeente Heiloo heeft samen met bewoners en ondernemers de volgende principes uitgewerkt tot subdoelen:

1. Heiloo fietsdorp:
   a. Op belangrijke fietsroutes is de auto te gast;
   b. 30 km wegen worden ook als zodanig naar functie ingericht;
   c. beperkingen of afsluitingen voor motorverkeer gelden niet voor fietsverkeer tenzij noodzakelijk;
   d. bij erftoegangswegen worden gelijkwaardige kruisingen toegepast.
2. Verkeersremmende maatregelen boven handhaving:
   a. Wegen inrichten naar beoogde functie zodat op een natuurlijke wijze het gewenste gedrag wordt afgedwongen. In specifieke gevallen ondersteunen met handhaving.
3. Bereikbaarheid voor verschillende doelgroepen:
   a. Voor vracht-, landbouw- en busverkeer zijn specifieke routes aangewezen waarbij conflicten tussen zwaar verkeer en fietsers zo veel mogelijk worden vermeden;
   b. bedrijven in woonkern met kleine voertuigen bevoorraden;
   c. het doorgaand verkeer (zonder herkomst of bestemming in Heiloo) weren op erftoegangswegen (bijv. door inrichting).
4. Leefbaarheid waarborgen:
   a. Tijdig signaleren van benadering grenswaarden luchtkwaliteit en geluidsbelasting door monitoren van verkeersstromen;
   b. Conformatie aan wettelijke grenzen van luchtkwaliteit en geluidsbelasting. De voorkeurswaarden mogen niet worden overschreden.
5. Duurzaam veilig:
   a. De principes van Duurzaam Veilig worden binnen het verkeersbeleid waar mogelijk als uitgangspunt gehanteerd. In specifieke gevallen moet maatwerk worden geboden en kunnen deze principes niet strikt worden aangehouden. In dergelijke gevallen wordt gekeken op welke wijze de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers zo goed mogelijk kan worden gewaarborgd.

De Vennewatersweg is een onderdeel van de hoofdautostructuur in Heiloo. Volgens de categorisering is deze weg een Gebiedsontsluitingsweg A (GOW A), zie de figuur hieronder.



Figuur 3-2: Wegencategorisering Heiloo (bron: Verkeersbeleid 2018-2030, bewerking Goudappel).

In een categorisering van het wegennet wordt het wegennet ingedeeld in de verkeersruimte (de gebiedsontsluitingswegen, GOW) en het verblijfsgebied (de erftoegangswegen, ETW). De gebiedsontsluitingswegen zorgen voor het ontsluiten en verbinden van de wijken. Op deze wegen heeft de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer met een redelijke snelheid prioriteit. Op kruispunten wordt zo nodig gezorgd voor een lage snelheid en is uitwisseling mogelijk. Op gebiedsontsluitingswegen van het hoogste type (GOW A), zoals de Vennewatersweg, wordt het aantal kruispunten en conflictpunten zo veel mogelijk beperkt. De reconstructie, waarbij de kruispunten zo veel mogelijk als verkeerpleinen worden ingericht, is nodig om het aantal conflictpunten te verminderen en zodoende de verkeersveiligheid te verbeteren.

In het verkeersbeleid staat dat het (toekomstig) autoverkeer evenwichtiger moet worden verdeeld over de wegen in Heiloo. Hiervoor zijn uitgangspunten en kaders opgenomen. Het doorgaand verkeer rijdt daarbij zoveel mogelijk op de 50 km/uur-wegen in Heiloo: de gebiedsontsluitingswegen. De woonstraten moeten zoveel mogelijk ontlast worden en een inrichting krijgen die daarbij hoort. Verder is één van de wensen om de verkeersdruk op de Kerkelaan en de Stationsweg te verminderen. In 2022 is de route Kerkelaan - Belieslaan al heringericht en heeft een inrichting gekregen die past bij een erftoegangsweg met maximumsnelheid van 30 km/u. De verwachting is dat in 2024 ook de route Stationsweg - Zeeweg op vergelijkbare wijze kan worden heringericht. Over de acceptabele hoeveelheid verkeer (toetswaarde)

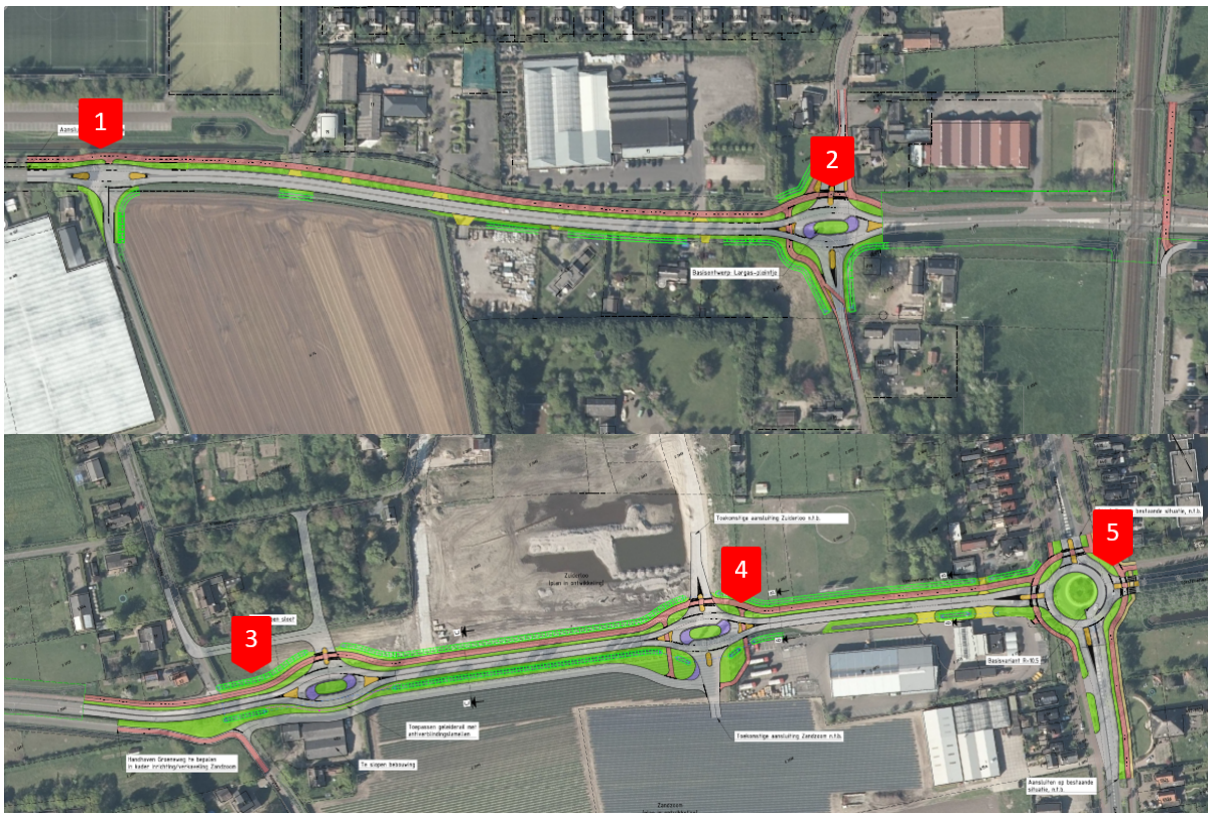
die op de verschillende wegen in Heiloo per dag kan worden afgewikkeld, heeft de gemeenteraad op 28 november 2022 een aanvullend besluit genomen, zie Bijlage 3. In dit raadsbesluit zijn nieuwe toetswaarden vastgesteld. Bij overschrijding van deze toetswaarden is nader onderzoek noodzakelijk. Bij nader onderzoek wordt een toets op capaciteit en op verkeersveiligheid uitgevoerd. Als uit dit nader onderzoek blijkt dat de vormgeving en verkeersintensiteit op elkaar zijn afgestemd, is er sprake van een acceptabel verkeersbeeld. Er wordt in paragraaf 5.2 Verkeer verder ingegaan op het aspect verkeer en de toetsing daarvan.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

De Vennewatersweg is de belangrijkste oost-west verbinding van Heiloo. Binnen het plangebied is een beperkte toename van verkeer waarneembaar op het traject tussen Haagbeuk en Kennemerstraatweg. Deze toename is het saldo van de verkeersgroei als gevolg van de realisatie van de ruimtelijke ontwikkelingen van Zuiderloo en de afname van verkeer als gevolg van de 30 km/uur-maatregelen op de Westerweg.

Ook op een aantal zijwegen van de Vennewatersweg wordt het als gevolg van autonome ontwikkelingen drukker dan in de huidige situatie het geval is. Door de toename van afslagbewegingen neemt de kans op kop-staart botsingen of andere conflicten toe. Alleen de hoeveelheid verkeer op de Westerweg neemt af, dit als gevolg van de herinrichting van deze zijweg.

Figuur 4-1 toont een afbeelding waarop de maatregelen zijn aangegeven die de Vennewatersweg veiliger maken. In het ontwerp worden er enkele kruisingen gereconstrueerd en er worden aansluitingen verlegd of aangelegd. Alle maatregelen komen zowel ten goede aan het gemotoriseerd verkeer als aan het fietsverkeer. Het definitieve ontwerp is in Bijlage 1 van deze toelichting opgenomen. Met vaststelling van het bestemmingsplan zal de gemeenteraad van Heiloo tevens besluiten dat de Vennewatersweg conform dit ontwerp zal worden gereconstrueerd.



Figuur 4-1: Schetsontwerp Reconstructie Vennewatersweg.

1. Lijnbaan
De weg wordt hier verbreed zodat er ruimte is voor een opstelstrook voor het afslaan richting de Lijnbaan. Afslaand verkeer verlaat daardoor eerder de hoofdrijbaan, zodat de kans op kop-staart aanrijdingen wordt verkleind.

2. Westerweg
Het kruispunt wordt omgevormd tot een voorrangsplein waarbij fietsers aan de westzijde van het voorrangsplein veiliger kunnen oversteken.

3. Hoogeweg
De bestaande aansluiting van de Hoogeweg op de Vennewatersweg (ter hoogte van de woning

Hoogeweg 33) komt te vervallen. In plaats daarvan wordt circa 50 m ten oosten daarvan een nieuwe aansluiting gemaakt. Voor het verkeer van en naar respectievelijk de Hoogeweg en de Krommelaan worden twee nieuwe aansluitende weggedeelten aangelegd.
Het gedeelte van de Hoogeweg ten zuiden van de Vennewatersweg zal toegankelijk worden via een parallelweg tussen de ontsluiting van de Haagbeuk en de Groeneweg. Fietsers kunnen bij de Hoogeweg straks niet langer oversteken maar moeten dit doen bij de Groeneweg via de (veilige) ongelijkvloerse fietsoversteek bij de spoortunnel of bij de (veilige) aansluiting bij de Haagbeuk (zie hierna).

4. Haagbeuk
Op deze locatie wordt een voorrangsplein aangelegd. Fietsers zullen aan de westzijde van dit voorrangsplein veilig kunnen oversteken. Zie verder hetgeen onder punt 3 over de parallelweg is vermeld.

5. Kennemerstraatweg
De bestaande rotonde ter hoogte van de Kennemerstraatweg is al uitgevoerd tot een partiële turborotonde (of ei-rotonde). Dit betekent dat de rotonde gedeeltelijk twee rijstroken krijgt. Op de beoogde rotonde kan het verkeer vanaf de zuidkant van de Kennemerstraatweg de binnenbocht van de rotonde nemen om rechtdoor te gaan, dan wel linksaf de Vennewatersweg op. Dit ontwerp verbetert zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid voor het gemotoriseerde verkeer.
Fietsers kunnen veilig afslaan aan de west- en oostzijde van de Vennewatersweg en aan de noordkant van de Kennemerstraatweg. Het is wel zo dat fietsers straks aan de zuidkant van de rotonde niet meer kunnen oversteken. Fietsers zouden hier drie rijstroken moeten oversteken, hetgeen niet veilig is. De feitelijke verkeersafwikkeling voor fietsers wordt hierdoor echter nauwelijks beperkt, omdat zij via de andere zijden van de rotonde alle richtingen uit kunnen.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)

Wettelijk kader
Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor of een besluit neemt over projecten met grote milieugevolgen een milieueffectrapportage te doorlopen. Onderdeel C van de bijlage Besluit m.e.r. geeft de omvang van dergelijke projecten. Van andere projecten moet het bevoegd gezag beoordelen of deze projecten belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Deze projecten staan in onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r.

Hierbij geldt de omvang van een project als *richtwaarde,* en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is vrijwel altijd een toets noodzakelijk of sprake is van een project met grote milieugevolgen. Deze toets dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect.

Beschouwing
De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg is opgenomen in categorie C1.3 van het Besluit m.e.r. De reconstructie van de Vennewatersweg is te omschrijven als een verlegging en verbreding van een bestaande weg van twee rijstroken. Indien de omvang van deze wijziging langer is dan een tracé van 10 kilometer, dan geldt er een directe m.e.r. plicht.
De reconstructie van de Vennewatersweg is slechts 1,3 kilometer lang. Dit is ook onder de drempelwaarde van dezelfde activiteit in categorie D. 1.2 van 5 kilometer. Dit betekent dat het verplicht is een vormvrije m.e.r.- beoordeling uit te voeren.

	Activiteiten	Gevallen	Besluit
C.1.3	De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1 en 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.

D.1.2.	De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1 en 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet

Tabel 5-1: Overzicht relevante categorieën uit het Besluit M.e.r.

Op grond van artikel 2, lid 5 besluit m.e.r. dient de initiatiefnemer in het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling een aanmeldnotitie op te stellen en in te dienen bij het bevoegd gezag. Hierin wordt ingegaan op de vraag of de activiteit mogelijk tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan leiden. De inhoudelijke vereisten voor deze beoordeling staan benoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. Hierin staat dat de voorgenomen activiteiten aan de volgende drie aspecten moeten worden getoetst:

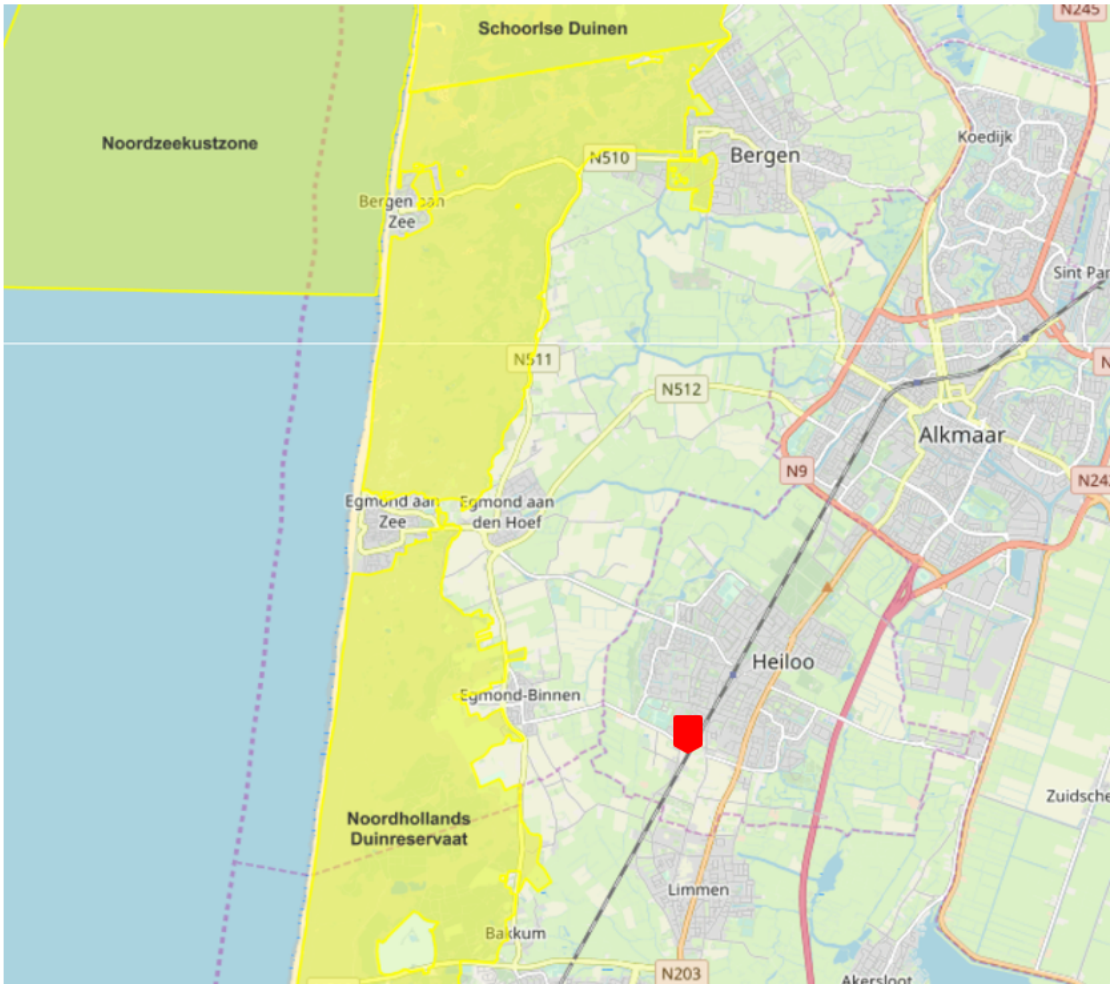
1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Samenhang met andere activiteiten (cumulatie);
4. Kenmerken van het potentiële effect.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling en aanmeldnotitie wordt middels voorliggende paragraaf als onderdeel van het bestemmingsplan behandeld.

Kenmerken van het project
Het plan omvat de reconstructie van de bestaande Vennewatersweg te Heiloo met een tracélengte van circa 1,3 kilometer. Het project blijft daarmee ver onder genoemde drempelwaarden.
De reconstructie van de Vennewatersweg leidt ten opzichte van de autonome situatie tot een toename van maximaal 10,3% aan motorvoertuigbewegingen. De grootste toenames zijn echter afkomstig van nieuwbouwwoningen in Zuiderloo en Zandzoom. De Liguster en Haagbeuk zijn namelijk de ontsluitingswegen voor deze nieuwbouwwoningen. Deze toename is daarom niet per definitie afkomstig van de reconstructie van de Vennewatersweg.
Voorliggend bestemmingsplan maakt de fysieke aanpassing van de Vennewatersweg mogelijk zodat de verkeersintensiteiten veilig afgewikkeld kunnen worden.
De reconstructie heeft gevolgen voor de aspecten 'verkeer', 'luchtkwaliteit', 'stikstofdepositie', 'geluid', 'water' ,'ecologie' en 'archeologie en cultuurhistorie'. Deze aspecten zijn onderzocht en worden in het vervolg van dit hoofdstuk nader onderbouwd. De effecten ten aanzien van deze aspecten worden aanvaardbaar geacht.

Plaats waar de activiteit plaatsvindt (ligging ten opzichte van gevoelige gebieden)
Rondom het plangebied liggen diverse Natura 2000-gebieden, waarvan de volgende binnen een afstand van 10 kilometer van het plangebied:
- Noordhollands Duinreservaat (ca 2 km)
- Eilandspolder (ca 6 km)
- Noordzeekustzone (ca 7,5 km)

Zie de onderstaande figuur voor de ligging van de Natura 2000-gebieden.



Figuur 5-1: Ligging Natura-2000 gebieden ten opzichte van het plangebied, bij benadering weergegeven met rood.

Om de toename- en afname van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden inzichtelijk te maken is een nadere analyse uitgevoerd. Uit de uitgevoerde nadere analyse, zie paragraaf 5.8.2, blijkt dat significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand kunnen worden uitgesloten.

Samenhang met andere activiteiten ter plaatse (cumulatie)
De Vennewatersweg maakt deel uit van de totale verkeersstructuur van Heiloo. Er is enige samenhang tussen andere verkeerskundige maatregelen op aansluitende wegen, zoals ter plaatse van de Kennemerstraatweg. Maar ook de spooronderdoorgang is feitelijk te beschouwen als een (reeds gerealiseerde) activiteit waarmee de reconstructie van de Vennewatersweg samenhangt. Daar waar door deze spooronderdoorgang de verkeersveiligheid op de Vennewatersweg al in belangrijke mate is toegenomen, vormt dit plan het ruimtelijk kader voor een verdere verbetering van de veiligheid op deze weg.

Kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen
De mogelijke nadelige milieugevolgen ten gevolge van de voorgenomen reconstructie hebben betrekking op de volgende aspecten:
- Geluid (zie paragraaf 5.3)
- Lucht (zie paragraaf 5.4)
- Water (zie paragraaf 5.7
- Ecologie (zie paragraaf 5.8) met daarbij:
    1. beschermde soorten (zie paragraaf 5.8.1)
    2. beschermde gebieden en stikstofdepositie (zie paragraaf 5.8.2)

Ter onderbouwing van de milieukundige haalbaarheid van het bestemmingsplan is naar al deze aspecten onderzoek verricht, zie daarvoor de hiervoor vermelde paragrafen. Op grond van deze onderzoeken is

aangetoond dat de voorgenomen ontwikkeling milieukundig uitvoerbaar is en dat effecten op het milieu aanvaardbaar zijn. Wanneer er geen 'belangrijke nadelige gevolgen' zijn voor het milieu is het conform de wetgeving en de vigerende praktijk niet nodig om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen. Uit de uitgevoerde analyse blijkt dat er geen relevante effecten zijn die het doorlopen van de m.e.r.-procedure noodzakelijk maken. Om bovenstaande reden is het doorlopen van een m.e.r.-procedure niet nodig.

Conclusie
Gezien de kenmerken van de potentiële effecten van het voornemen in combinatie met de kenmerken/gevoeligheid van de omgeving waarin deze optreden, is het niet nodig een m.e.r.-procedure te doorlopen en/of een milieueffectrapport (MER) op te stellen voor dit bestemmingsplan.

5.2 Verkeer

Inleiding
In het belang van een goede ruimtelijke ordening moet sprake zijn van een aanvaardbare afwikkeling van alle soorten verkeer. Bij ruimtelijke planning dienen verkeerskundige aspecten afgewogen te worden, omdat deze van grote invloed zijn op het doelmatig functioneren van verschillende functies. Wanneer nieuwe ontwikkelingen worden gepland, is het van belang te onderzoeken welke effecten dit heeft op de verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te kunnen nemen.

Beschouwing
De Vennewatersweg is een belangrijke oost-west verbinding in Heiloo. Binnen de wegencategorisering van Heiloo is de weg aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/uur. De huidige inrichting van de weg voldoet niet aan de landelijke geldende principes voor het inrichten van wegen. Niet alle kruispunten zijn voorzien van een middensteunpunt om in twee fasen de Vennewatersweg over te steken. Bij voorrangskruispunten die deze voorziening wel hebben, zijn de middensteunpunten te krap gedimensioneerd en geven de middeneilanden beperkte fysieke afscherming. Met tijdelijke maatregelen zoals 30 km/uur drempels en zigzagstrepen wordt de rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer momenteel ingeperkt en bouwwegen voorzien van uitritconstructies met betonplaten verzorgen de tijdelijke ontsluiting van nieuwe woongebieden. Een aanpassing van de Vennewatersweg is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt dan ook onvermijdelijk. De maatregelen die worden doorgevoerd aan de Vennewatersweg zijn beschreven in Hoofdstuk 4.

Goudappel heeft ter onderbouwing van dit plan een verkeersstudie uitgevoerd naar de reconstructie van de Vennewatersweg. De verkeersstudie is opgenomen in Bijlage 2. De verkeersstudie is mede gebaseerd op een besluit van de gemeenteraad van Heiloo van 28 november 2022. Met dat besluit, opgenomen in Bijlage 3, zijn actuele toetswaarden voor motorvoertuigen per etmaal vastgesteld, zodat deze aan dit plan ten grondslag gelegd kunnen worden. Daarnaast voorziet het besluit in een afronding van het Verkeersbeleid 2018-2030.

Hieronder volgen de belangrijkste bevindingen uit de verkeersstudie van Goudappel.

Autoverkeer
Het gebruik varieert in de huidige situatie tussen de 3.900 en 7.200 motorvoertuigen per etmaal (mvt), wat relatief laag is voor een gebiedsontsluitingsweg. Van de zijwegen is de Kennemerstraatweg (ook een gebiedsontsluitingsweg type A) het drukst, met een dagelijks gebruik aan de noordzijde van meer dan 10.000 mvt en aan de zuidzijde bijna 16.000 mvt.

Door de herinrichting veranderen de verkeersstromen nauwelijks (zie tabel 5.2). Alleen de afsluiting van de Hoogeweg zorgt voor een verplaatsing van verkeer naar de Westerweg, Liguster en Kennemerstraatweg.

De overschrijdingen van de toetswaarden die in de autonome situatie elders in Heiloo optreden, veranderen door het plan Vennewatersweg niet (noordelijk deel Kennemerstraatweg en Kerkelaan) of nauwelijks (Stationsweg).

Tabel 5-2: Overzicht verkeersaantallen (per etmaal) in respectievelijk de huidige situatie, autonome

situatie 2030 en situatie met uitvoering plan Vennewatersweg.

Meetlocatie	Huidige situatie (2021)	Autonome situatie (2030)	Plan Vennewatersweg (2030)
Hoofdrijbaan In het plangebied			
Vennewatersweg, tussen Het Malevoort en Lijnbaan	4.100	4.600	4.600
Vennewatersweg, tussen Lijnbaan en Westerweg	3.900	4.600	4.600
Vennewatersweg, tussen Westerweg en Hoogeweg	6.900	5.900	6.000
Vennewatersweg, tussen Hoogeweg en Liguster	6.600	6.100	6.000
Vennewatersweg, tussen Liguster en Haagbeuk	6.400	5.800	6.400
Vennewatersweg, tussen Haagbeuk en Kennemerstraatweg	7.200	7.300	7.700
Ypesteinerlaan, tussen Kennemerstraatweg en Nijverheidsweg	5.400	5.700	5.700
Zijwegen in het plangebied			
Lijnbaan	200	100	100
Westerweg, ten noorden van de Vennewatersweg	3.500	1.800	2.000
Westerweg, ten zuiden van de Vennewatersweg	800	500	600
Hoogeweg, ten noorden van de Vennewatersweg	800	1.300	-
Hoogeweg, ten zuiden van de Vennewatersweg	1.400	1.400	-
Liguster	200	300	1.100
Haagbeuk, ten noorden van de Vennewatersweg	800	1.600	1.600
Haagbeuk, ten zuiden van de Vennewatersweg	-	-	400
Kennemerstraatweg, ten noorden van de Vennewatersweg	10.300	11.800	12.000
Kennemerstraatweg, ten zuiden van de Vennewatersweg	15.700	17.100	17.900
Elders in Heiloo			
Kerkelaan, tussen Kennemerstraatweg en Heerenweg	7.700	6.600	6.600
Stationsweg, tussen Kennemerstraatweg en Breedelaan	7.100	7.400	7.500
Kanaalweg, t.h.v. viaduct A9	6.100	6.400	6.400
Ypesteinerlaan-Noord, tussen Kennemerstraatweg en Oosterzijweg	2.200	2.500	2.500
Kennemerstraatweg t.h.v. gemeentegrens Alkmaar	20.000	20.900	20.900
Rijksweg, t.h.v. gemeentegrens Castricum	15.700	17.000	17.700

Overschrijdingen en knelpunten voor autoverkeer

In de plansituatie is er sprake van overschrijdingen van de toetswaarde op de volgende trajecten:

- Kerkelaan, tussen Jan Boltenhof en Kennemerstraatweg

- Stationsweg, tussen Breedelaan en Kennemerstraatweg
- Kennemerstraatweg, tussen gemeentegrens Alkmaar en de Nicolaas Beetsweg

Kerkelaan
De overschrijdingen van de toetswaarden die in de autonome situatie op de Kerkelaan optreden, veranderen door het plan Vennewatersweg niet. Op de Kerkelaan zijn over een lengte van 750 meter de verkeersaantallen te hoog voor de functie van erftoegangsweg en de vormgeving die daarbij behoort. Menging van langzaam en gemotoriseerd verkeer binnen hetzelfde wegprofiel is niet veilig mogelijk, wat wel het uitgangspunt is geweest bij de in 2022 uitgevoerde herinrichting van de Kerkelaan. Bij de herinrichting is voorgesorteerd op de komst van de aansluiting A9, waardoor de Vennewatersweg gaat fungeren als belangrijke aan- en afvoerroute van A9 gerelateerd verkeer. Doordat de aansluiting ontbreekt in de autonome situatie en de plansituatie, wordt de Kerkelaan tijdelijk zwaarder belast door verkeer van en naar het westelijk deel van Heiloo. Overschrijdingen van de toetswaarden zijn verkeerskundig niet acceptabel, maar worden niet veroorzaakt of verslechterd door het plan Vennewatersweg.

Stationsweg
De overschrijdingen van de toetswaarden die in de autonome situatie op de Stationsweg optreden, veranderen door het plan Vennewatersweg nauwelijks. De toename op de Stationsweg bedraagt 100 mvt/etmaal. Dit aantal is kleiner dan de onzekerheidsmarge van het verkeersmodel, waarbij het effect op de verkeersveiligheid verkeerskundig niet aantoonbaar is.

Op de Stationsweg zijn de verkeersaantallen op één deeltraject (Breedelaan-Kennemerstraatweg) te hoog voor de functie van erftoegangsweg en de vormgeving die daarbij behoort. De verkeersaantallen in de autonome situatie en plansituatie zijn hoger dan de verkeersaantallen die in de huidige situatie over dit deeltraject rijden. Menging van langzaam en gemotoriseerd verkeer binnen hetzelfde wegprofiel is op dit deeltraject niet veilig mogelijk. De herinrichting van de Stationsweg staat in de planning. Bij de herinrichting wordt voorgesorteerd op de komst van de aansluiting A9. Doordat de aansluiting ontbreekt in de autonome situatie en de plansituatie, wordt de Stationsweg op één deeltraject tijdelijk zwaarder belast door verkeer van en naar het westelijk deel van Heiloo. Overschrijdingen van de toetswaarden zijn verkeerskundig niet acceptabel, maar worden niet veroorzaakt of verslechterd door het plan Vennewatersweg.

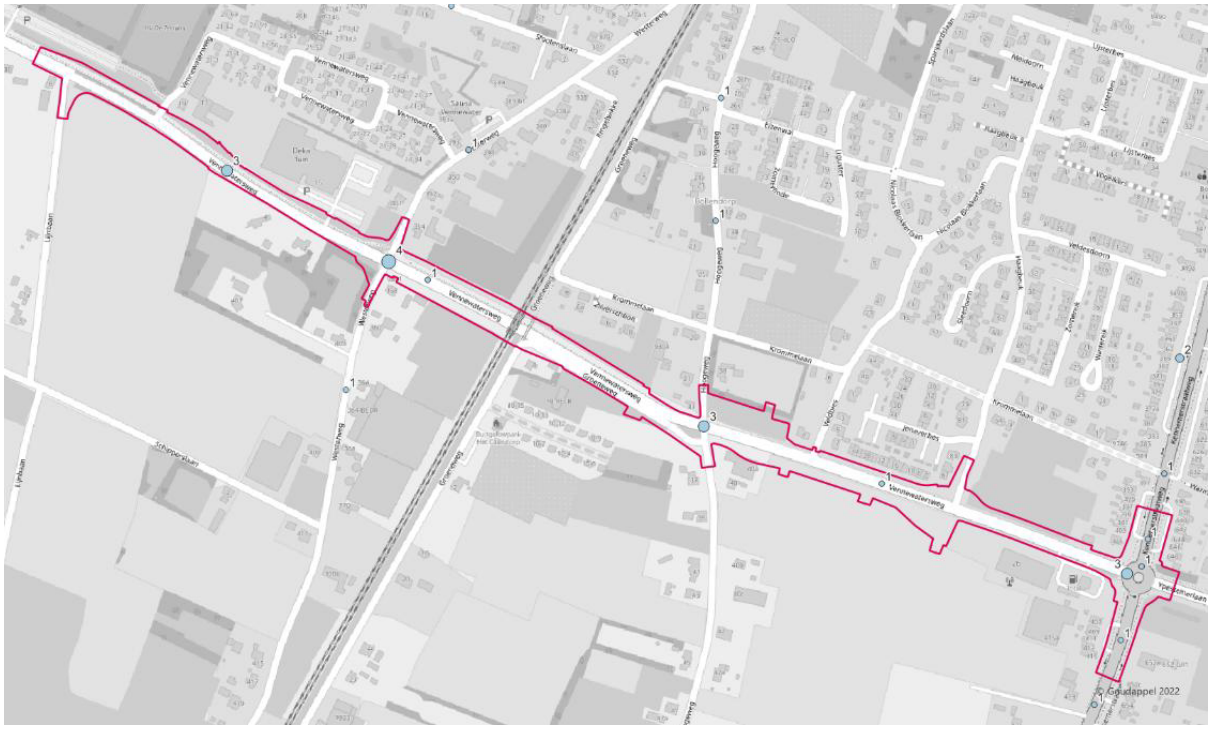
Kennemerstraatweg
De overschrijdingen van de toetswaarden die in de autonome situatie op de Kennemerstraatweg optreden, veranderen door het plan Vennewatersweg niet. Op het noordelijke deel van de Kennemerstraatweg tussen de gemeentegrens Alkmaar en de Nicolaas Beetsweg is sprake van een slechte verkeersafwikkeling op twee van de drie kruispunten van dit traject. Bij het verkeerslicht met de Ring Alkmaar onstaan uitzonderlijk hoge cyclustijden. Waar een cyclustijd van meer dan 120 seconden normaliter als slecht wordt beoordeeld, zijn de cyclustijden in de avondspits 196 seconden in zowel de autonome situatie als de plansituatie. Boven een cyclustijd van 200 seconden is de lengte van de wachtrij niet meer te berekenen. Dit is het geval in de ochtendspitsperiode van de autonome situatie en de plansituatie.

Het gemotoriseerd verkeer op de Kennemerstraatweg heeft over een lengte van 40 meter de beschikking over één voorsorteervak per rijrichting (linksaf | rechtdoor | rechtsaf). Daaraan voorafgaand zijn over een lengte van 30 meter twee rijstroken beschikbaar (linksaf | combinatie rechtdoor/rechtsaf). De wachtrijen per rijrichting in de autonome situatie en de plan situatie zijn langer dan respectievelijk 40 en 70 meter. In de praktijk is daardoor minder opstelruimte beschikbaar en neemt de totale wachtrijlengte snel toe. De wachtrijen bij elkaar opgeteld komen met 375 meter ver voorbij het eerstvolgende kruispunt (Van Foreestlaan op 170 meter), maar kunnen in de praktijk exponentieel aangroeien. Het kruispunt van de Kennemerstraatweg met de Van Foreestlaan kan met de vigerende vormgeving het verkeersaanbod vanaf de zijweg niet verwerken. Ieder voertuig komende vanaf de zijweg, staat in de avondspitsperiode langer te wachten dan de duur van de spitsperiode. Op het kruispunt met de Nicolaas Beetsweg is in de avondspits sprake van een matige verkeersafwikkeling.

Dit betekent dat in de nabije toekomst zonder aansluiting A9 op het noordelijk deel van de Kennemerstraatweg uit het oogpunt van verkeersafwikkeling geen acceptabele verkeerssituatie is te

realiseren. Overschrijdingen van de toetswaarden zijn verkeerskundig niet acceptabel, maar worden niet veroorzaakt of verslechterd door het plan Vennewatersweg.

Verkeersveiligheid
Een impressie van de locaties van de ongevallen in en rondom het plangebied in de periode 2016 t/m 2019 (periode voor Covid-19), is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 5-2: Geregistreerde ongevallen in en rondom het plangebied in de periode 2016 t/m 2019 (brongegevens: ViaStat).

In de periode 2016 t/m 2019 hebben in het plangebied 18 ongevallen plaatsgevonden, waarvan 1 met dodelijk afloop en 6 met letsel. De kans op conflicten is het grootst op de kruispunten (11 van de 18 ongevallen vonden plaats op kruispunten):

- Op het voorrangskruispunt Vennewatersweg-Westerweg hebben 4 ongevallen plaatsgevonden, waarvan 1 dodelijk (eenzijdig) ongeval en 1 ongeval met letsel. Bij 2 ongevallen was sprake van een voorrangsconflict tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
- Op het voorrangskruispunt Vennewatersweg-Hogeweg hebben 3 voorrangsongevallen plaatsgevonden, waarvan 1 ongeval met letsel;
- Op de rotonde Kennemerstraatweg-Vennewatersweg hebben 4 ongevallen plaatsgevonden zonder letsel, waarvan 2 met voorrangsongevallen met (snor)fietsers. Op de wegvakken hebben voornamelijk eenzijdige ongevallen plaatsgevonden.

Opvallend zijn de ongevallen met voorrangsconflicten op de voorrangskruispunten en op de rotonde Kennemerstraatweg-Vennewatersweg. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de vormgeving van de kruispunten niet voldoet aan de huidige richtlijnen.

Verkeersongevallen worden niet altijd geregistreerd. Daarom is de verkeersonveiligheid niet alleen te staven met objectieve ongevalscijfers. Eén van de aspecten die richting geven aan het gevoel van onveiligheid, is de rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer. Op de Vennewatersweg rijdt het verkeer harder dan de maximumsnelheid van 50 km/uur. Uit metingen in 2021 blijkt dat de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden (de V85), ten westen van de Westerweg op 59,9 km/uur ligt.

Natuurlijk blijft de gemeente vasthouden aan de landelijke geldende principes van het inrichten van wegen op basis van de wegencategorisering. Op de Vennewatersweg voldoet de vormgeving van de kruispunten niet aan de richtlijnen die vandaag de dag worden gesteld. De krappe middensteunpunten,

de 30 km/uur-drempels en de zigzag-strepen voldoen niet aan de basiskenmerken, maar zijn voor het waarborgen van de verkeersveiligheid van fietsers destijds bewust als tijdelijke maatregel aangebracht. Reconstructie van de kruispunten is noodzakelijk voor een duurzaam veilige inrichting.

Fietsers
Fietser kunnen op vijf locaties de Vennewatersweg oversteken, namelijk:
- Lijnbaan, voorrangskruispunt zonder middensteunpunt;
- Westerweg, voorrangskruispunt met middensteunpunt;
- Groeneweg, ongelijkvloerse kruising over de spoortunnel;
- Hogeweg, voorrangskruispunt met middensteunpunt;
- Kennemerstraatweg, enkelstrooksrotonde met fietsers in de voorrang.

De middensteunpunten bieden fietsers en voetgangers de mogelijkheid om in twee fasen de Vennewatersweg over te steken. Bij de voorrangskruispunten zijn de middensteunpunten krap gedimensioneerd (2,0 meter terwijl 2,5 meter is voorgeschreven in de richtlijnen voor veilig wegontwerp van het CROW) en geven de middeneilanden beperkte fysieke afscherming. De vormgeving van de middensteunpunten voldoet niet aan de richtlijnen van het CROW die vandaag de dag worden gesteld.

Fietser kunnen via de ongelijkvloerse fietsoversteek bij de Groeneweg ongehinderd en veilig de Vennewatersweg passeren. De route via de Groeneweg is daarmee een verkeersveilig en goed alternatief geworden voor de route via de Hoogeweg.

Vormgeving
De gemeente houdt vast aan de landelijke geldende principes van het inrichten van wegen op basis van de wegencategorisering. Op de Vennewatersweg voldoet de vormgeving van de kruispunten niet aan de richtlijnen van het CROW die vandaag de dag worden gesteld. De krappe middensteunpunten, de 30 km/uur-drempels en de zigzag-strepen voldoen niet aan de basiskenmerken, maar zijn voor het waarborgen van de verkeersveiligheid van fietsers destijds bewust als tijdelijke maatregel aangebracht. Reconstructie van de kruispunten is noodzakelijk voor een duurzaam veilige inrichting.

De reconstructie van de Vennewatersweg tot volwaardige gebiedsontsluitingsweg binnen de kom, benadrukt het snelheidsregime van 50 km/uur. De kruispuntvormgeving is daarop aangepast. De kans op conflicten tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer en tussen gemotoriseerd verkeer onderling wordt hierdoor verminderd. De tijdelijke aansluitingen van de bouwwegen zijn vervangen door de veilig vormgegeven kruispunten met de Liguster en de Haagbeuk.

Conclusie
De herinrichting van de Vennewatersweg zorgt dat lokale verkeersstromen en doorgaande verkeersstromen, vlot en veilig worden afgewikkeld. Langzaam verkeer beschikt over adequate voorzieningen, die voldoen aan de nieuwste ontwerprichtlijnen. De herinrichting leidt niet tot nieuwe of andere knelpunten op het wegennet van Heiloo. In dit bestemmingsplan worden geen parkeerplekken verwijderd. Evenmin maakt dit plan functies mogelijk die de parkeervraag zouden kunnen verhogen. Gelet op het bovenstaande is het plan in het kader van het aspect verkeer en parkeren uitvoerbaar.

5.3 Geluid

Wettelijk kader
De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op bestaande geluidgevoelige objecten ten gevolge van de wijziging aan een weg. Op grond van afdeling 4 van hoofdstuk VI van de Wgh moet onderzoek worden verricht naar de te wijzigen wegvakken. Van deze wegen moet de geluidbelasting vóór de wijziging aan de bestaande wegen en de toekomstige geluidbelasting na wijziging aan deze wegen worden onderzocht.

Het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012) stelt de regels voor het bepalen van de geluidbelastingen. Uitgangspunt voor het bepalen van de toekomstige geluidbelasting is volgens het Rmg2012 het zogenoemde maatgevende jaar. In beginsel is dit het 10de jaar na realisatie van de wijziging aan de weg. De toekomstige geluidbelasting is bepalend voor het treffen van eventuele

geluidmaatregelen. Ten aanzien van de wijziging aan de bestaande wegen dient ook de heersende geluidbelasting te worden bepaald. Dit is één jaar vóór de wijziging aan de weg.

De Wet geluidhinder is alleen van toepassing voor zover het gaat om geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone van de wegen. Binnen deze zones wordt de geluidbelasting getoetst aan de grenswaarden. De grenswaarden zijn opgenomen in de Wgh en Besluit geluidhinder (Bg).

Op basis van de Wgh artikel 74 hebben alle wegen een geluidzone. Uitzondering hierop zijn woonerven en straten met een maximumsnelheid van 30 km/u. Dergelijke wegen hebben geen geluidzone, zodat de regels van de Wgh daarop niet van toepassing zijn. De omvang van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of een weg binnen of buitenstedelijk is gelegen.

Onderzoek
Royal HaskoningDHV heeft een geluidsonderzoek uitgevoerd om de invloed van de reconstructie van de Vennewatersweg in het kader van geluid in kaart te brengen. Daarvan is een rapportage opgesteld d.d. 30 oktober 2023 die bij het ontwerp bestemmingsplan ter inzage is gelegd. Nadien is het onderzoek geactualiseerd. Dit geactualiseerde onderzoek (d.d. 17 mei 2024) is bijgevoegd in Bijlage 6 van deze toelichting.

Het onderzoek van M+P (2023) dat als bijlage 7 bij het ontwerp bestemmingsplan ter inzage was gelegd, was gebaseerd op een geluidsonderzoek van Royal HaskoningDHV van 3 april 2020. Dat geluidsonderzoek is inmiddels achterhaald, en daarom wordt het onderzoek van M+P niet meer als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Verkeersgegevens
Verkeersintensiteiten worden uitgedrukt in het gemiddeld aantal motorvoertuigen dat in de betreffende dag-, avond- en nachtperiode per uur over de weg rijdt (weekdagjaargemiddelden). De verkeerscijfers zijn aangeleverd door Goudappel d.d. 5 oktober 2023 voor de peiljaren 2021 en 2033. De gegevens zijn afkomstig uit het verkeersmodel regio Noord-Kennemerland. Voor de benodigde peiljaren 2024 en 2035 is een groeipercentage van 1% per jaar aangehouden.

In onderstaande tabel zijn de verkeersgegevens samengevat.

Tabel 5-3: Verkeersgegevens.

	Wegvak	Etmaalintensiteiten* (in weekdaggemiddelden)		Rijsnelheid [km/uur] Huidig/ toekomst	Wegdektype Huidig en uitgangspunt toekomst
		Huidig (2024)	Toekomst Plan (2035)		
1	Vennewatersweg (Het Malevoort – Lijnbaan)	4.000	4.500	50/50	Dicht asfaltbeton (DAB)
2	Lijnbaan	200	100	50/30	**
3	Vennewatersweg *(Lijnbaan – Deka Tuin)*	3.800	4.500	50/50	DAB
4	Vennewatersweg *(DekaTuin – Westerweg)*	3.800	4.500	50/50	DAB
5	Westerweg *(noordzijde Vennewatersweg)*	3.400	1.900	30/30	**
6	Westerweg *(zuidzijde Vennewatersweg)*	800	600	50/30	**
7	Vennewatersweg *(Westerweg – Hoogeweg)*	6.700	5.900	50/50	DAB
8	Hoogeweg *(noordzijde Vennewatersweg)*	800	1.100	30/30	**
9	Hoogeweg *(zuidzijde Vennewatersweg)*	1.400	100	30/30	**
10	Vennewatersweg	6.400/ 6.300	6.400	50/50	DAB
11	Haagbeuk *(noordzijde Vennewatersweg)*	800	1.500	30/30	**
12	Nieuwe Haagbeuk *(zuidzijde Vennewatersweg)*	-	400	-/30	**
13	Vennewatersweg	7.000	7.500	50/50	DAB
14	Ypesteinerlaan	5.300	5.700	50/50	DAB
15	Ypesteinerlaan	3.700	4.100	50/50	DAB
16	Kennemerstraatweg *(ten noorden van rotonde)*	10.100	11.700	50/50	DAB
17	Kennemerstraatweg *(ten zuiden van rotonde)*	14.600	16.800	50/50	DAB
18	Groeneweg	600	400	30/30	*

*** Etmaalintensiteiten afgerond op 100-tallen*
Snelheid rotonde: 30 km/uur

Wanneer is er sprake van reconstructie?
Er is sprake van “reconstructie” in de zin van art. 1 van de Wet Geluidhinder als aan de volgende twee voorwaarden wordt voldaan:

- Er moet sprake zijn van een fysieke wijziging op of aan de weg. Het gaat dan bijvoorbeeld om een wijziging aan het profiel, de wegbreedte, de hoogteligging, het wegdek, het aantal rijstroken, de aanleg van kruispunten of rotondes, de aanleg van aansluitingen, op- en afritten, het verhogen van de maximumsnelheid.
- Ten gevolge van de wijziging(en) en de verwachte groei van het verkeer in de eerste tien jaar na de wijziging(en) moet er sprake zijn van een toename van de geluidbelasting ten opzichte van de grenswaarde met (afgerond) 2 dB of meer.

Om dit te kunnen bepalen moet dus eerst voor elke geluidgevoelig object (woningen) de geldende

“grenswaarde” worden bepaald. Vervolgens wordt gekeken of deze grenswaarde in de toekomstige situatie, doorgaans het 10e jaar na openstelling van de gewijzigde weg, afgerond met tenminste 2 dB wordt overschreden. Of er sprake is van “reconstructie” in de zin van de Wet geluidhinder wordt per geluidgevoelig object/woning bepaald. Het kan dus zo zijn dat voor het een object wel sprake is van reconstructie en voor het andere object niet.

Bepalen grenswaarde
Om de grenswaarde te kunnen bepalen, is het allereerst van belang om te weten of sprake is van een in het verleden vastgestelde hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (hierna kortweg 'hogere waarden'). Als geen sprake is van een eerder vastgestelde hogere waarde, is de grenswaarde gelijk aan de heersende geluidbelasting (dat is de geluidbelasting één jaar voor de wijziging aan de weg). Hierbij geldt conform de Wet geluidhinder dat een geluidbelasting van 48 dB of lager altijd is toegestaan. Vervolgens wordt bezien of deze grenswaarde in de toekomstige situatie, het 10e jaar na openstelling van de weg, en zonder geluidmaatregelen, met 2 dB (onafgerond 1,50 dB) of meer wordt overschreden. In de volgende tabel zijn de grenswaarden voor het bepalen van het “reconstructie-effect” samengevat.

Tabel 5-4: Grenswaarden bij reconstructie.

Situatie	Grenswaarden
Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidbelasting <=48 dB (art. 100, lid 1 Wgh, art. 3.3, lid 1 en 3.3, lid 4 Bg)	48 dB
Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidbelasting > 48 dB (art. 100,3 Wgh, art. 3.3, lid 3 en 3.3, lid 4 Bg)	Heersende geluidbelasting (= 1 jaar voor wijziging aan de weg)
Eerder vastgestelde hogere waarde (art. 100,2 Wgh, art. 3.3, lid 2 en 3.3, lid 4 Bg)	Laagste van: ▪ Heersende geluidbelasting (= 1 jaar vóór wijziging aan de weg) met een minimum van 48 dB ▪ Eerder vastgestelde hogere waarde

Bepalen maatregelen
Indien er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder moet worden onderzocht of er maatregelen kunnen worden getroffen om de overschrijding van de grenswaarde ongedaan te maken. Het doel daarbij is om de toekomstige geluidbelasting zo veel mogelijk terug te brengen tot de grenswaarde. Daarbij wordt eerst gekeken naar maatregelen bij de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidschermen of -wallen). Hierbij is niet alleen van belang of het technisch mogelijk is om dergelijke maatregelen te treffen, ook het kostenaspect is van belang. Naast het kostenaspect kunnen ten slotte nog bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige of landschappelijke aard bestaan tegen het realiseren van bepaalde geluidmaatregelen. Als maatregelen niet mogelijk zijn of stuiten op bezwaren moet een hogere grenswaarde voor de ten hoogste toelaatbare toekomstige geluidbelasting worden vastgesteld. Er is voor gekozen om geluidreducerend asfalt toe te passen. Toepassing van geluidreducerend asfalt is in principe voor de reconstructie van de Vennewatersweg wettelijk gezien niet nodig. Desalniettemin, wordt om tegemoet te komen aan het woongenot van omwonenden, geluidreducerend asfalt toegepast op de rechte stukken van de Vennewatersweg. Dit is geborgd in de regels van dit bestemmingsplan. Opgemerkt wordt dat dit een bovenwettelijke maatregel is.

Grenswaarde voor de ten hoogste toelaatbare toekomstige geluidsbelasting
In beginsel is de ten hoogste toelaatbare overschrijding van de grenswaarde als gevolg van “reconstructie van de weg” 5 dB (minder dan onafgerond 5,50 dB). Een toename van meer dan 5 dB is alleen toegestaan indien ten gevolge van de reconstructie de geluidbelasting van de gevel van ten minste een gelijk aantal woningen elders met een ten minste gelijke waarde zal verminderen (art. 100a, lid 1a Wgh). De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting mag echter niet worden overschreden. De ten hoogste toelaatbare geluidbelastingen die kunnen worden vastgesteld, zijn er mede van afhankelijk of eerder de Wet geluidhinder van toepassing is geweest en of sprake is van stedelijk of buitenstedelijk gebied. Voor de onderhavige situatie is sprake van stedelijk gebied.

Tabel 5-5: Hoogst toelaatbare geluidsbelasting bij reconstructie (stedelijk gebied).

Geluidgevoelig object	Voorkeurswaarde	Ten hoogste toelaatbare geluidbelasting	
Woning	Indien: • Eerder hogere waarde vastgesteld (niet in het kader van sanering) • Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende waarde ≤ 53 dB	63 dB	art. 100a, lid 1, sub b2°/sub b1° Wgh
	Alle overige gevallen (waaronder de hogere waarden vastgesteld voor sanering)	68 dB	art. 100a, lid 2 Wgh

Vaststellen hogere grenswaarde (art. 110a Wgh)
Een hogere waarde dan de voorkeurswaarde kan worden vastgesteld in gevallen waarin de toepassing van maatregelen (bron- en overdrachtsmaatregelen) onvoldoende doeltreffend is om de geluidbelasting te reduceren tot de geldende grenswaarde, of waarin deze maatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoeten. Bij bezwaren van financiële aard moet er sprake zijn van bovenmatige kosten, alsmede het ontbreken van alternatieven (art. 110a, lid 5 Wgh).

In de omgeving van het plangebied zijn al eerder hogere waarden vastgesteld, in het kader van de ontwikkeling in Zandzoom en Zuiderloo. Een overzicht is te zien in tabel 5-6 en 5-7.

Tabel 5-6: Overzicht eerder vastgestelde hogere waarden nieuwbouw Zuiderloo.

Ten gevolge van:	Locatie	Bebouwingsafstand [m]	Letm [dB(A)]
Kennemerstraatweg	Hoek Kennemerstraatweg noordwest van de rotonde	28	57
Vennewatersweg	Uitwerkingsplan (UW) 1 van Zuiderloo	20	57
Vennewatersweg	UW 4 van Zuiderloo	20	54

Tabel 5-7: Overzicht eerder vastgestelde hogere waarden nieuwbouw Zandzoom.

Weg	Hogere waarde Lden in [dB]
Vennewatersweg *Tussen Kennemerstraatweg en Hoogeweg*	60
Vennewatersweg *Tussen Hoogeweg en Het Malevoort*	58
Kennemerstraatweg	60
Ypsteinerlaan	60
Westerweg*	60

** deze weg heeft in de toekomstige situatie een 30 km/uur regime.*

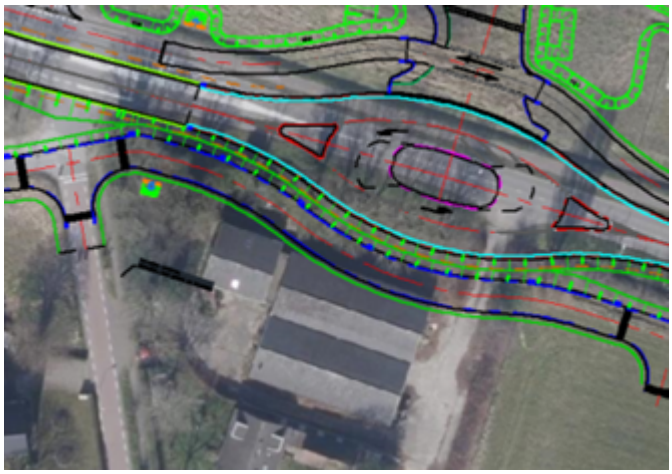
Rekenpunten
Op relevante geluidgevoelige bestemmingen binnen het onderzoeksgebied zijn rekenpunten gelegd in een digitaal geluidsmodel. De geluidbelastingen zijn berekend voor alle bouwlagen. Op de begane grond is er gerekend op een hoogte van 1,5 meter. Vervolgens is er een verdiepingshoogte aangehouden van 3 meter. De rekenhoogte voor de 1e verdieping is 4,5 meter. Als uitgangspunt is gehanteerd dat woningen die opgenomen zijn in de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG), zijn meegenomen in dit onderzoek.

Gewijzigde situaties
Ten zuiden van Kennemerstraatweg 648 is in de bestaande situatie een wal van circa 1 meter hoog aanwezig, zie onderstaande afbeelding. In de toekomstige situatie kan deze wal voor een deel niet meer blijven staan vanwege de uitbreiding van de rotonde. Alleen het deel van de wal dat blijft staan, is in het geluidmodel opgenomen. Het deel dat wordt verwijderd niet.



Figuur 5-3: Locatie aardewal

Vanwege de wijziging aan de Vennewatersweg zijn de schuren van het adres Hoogeweg 40a gesloopt. Deze zijn nog wel te zien op satellietbeelden. In de toekomstige situatie zijn deze schuren dan ook niet meegenomen bij de berekeningen, zie onderstaande afbeelding.


Figuur 5-4: Locatie te slopen schuren aan de Hoogeweg 40a

RekenresultatenVennewatersweg

Ten gevolge van de wijzigingen aan de Vennewatersweg bedraagt de hoogste toename 3,0 dB op geluidgevoelige objecten binnen het onderzoeksgebied. Conform de Wet geluidhinder is sprake van reconstructie bij twee woningen (Hoogeweg 40 en 40a) binnen het onderzoeksgebied. De ten hoogste toelaatbare overschrijding van 5 dB wordt niet overschreden. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 63 dB wordt ook niet overschreden (max. 57 dB). De toename is deels het gevolg van de autonome groei door het verkeer, deels door de verschuiving van de weg naar de woningen en deels door het verwijderen van de (afschermende) schuren ter hoogte van Hoogeweg 40a.

Toepassing van een geluidreducerend asfalt kan een reductie opleveren van circa 2 à 3 dB. Bij kruisingen en rotondes is de toepassing van een geluidreducerend asfalt echter niet wenselijk, omdat geluidreducerend asfalt niet goed bestand is tegen het wringend effect van optrekkend en afremmend verkeer. Dat betekent dat niet de hele Vennewatersweg van geluidreducerend asfalt kan worden voorzien. Het geluidreducerend asfalt wordt daarom alleen buiten de kruisingsvlakken op de rechte stukken aangelegd. Door buiten het kruisingsvlak nog wel een geluidreducerend asfalt in de vorm van

SMA NL8 G+ toe te passen, kan de geluidbelasting bij de Hoogeweg 40a en 40 met ca. 1 dB worden gereduceerd. Bij beide woningen blijft dan nog wel sprake van een overschrijding van de wettelijke toetswaarde.

Voor de woningen Hoogeweg 40a en 40 moeten hogere waarden worden vastgesteld van respectievelijk 56 dB en 50 dB ten gevolge van de Vennewatersweg inclusief toepassing van geluidreducerend asfalt. In navolging daarvan moet onderzoek plaatsvinden naar de geluidwering van de gevels van de woningen. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden voor Hoogeweg 40 (8 november 2024).

Rekenresultaten Kennemerstraatweg
Ten gevolge van de wijzigingen aan de Kennemerstraatweg bedraagt de hoogste toename 1,3 dB op geluidgevoelige objecten binnen het onderzoeksgebied. De toename is minder dan 1,50 dB: conform de Wet geluidhinder is er geen sprake van reconstructie. Er worden geen aanvullende eisen gesteld ten aanzien van de wijziging aan de Kennemerstraatweg.

Rekenresultaten 30 km/uur wegen
Ten gevolge van de te wijzigen 30 km/uur wegen zijn geen toenames van 1,5 dB of meer bij een geluidbelasting > 48 dB. Ook de nieuwe Haagbeuk geeft geen geluidbelasting op de gevel van hoger dan 48 dB. Dit wordt als 'goed' beoordeeld. Er worden geen aanvullende eisen gesteld ten aanzien van de wijziging/ nieuwe aanleg van de 30 km/uur wegen.

Geluidseffecten

Verkeerseffecten Vennewatersweg
Voor de Vennewatersweg zijn gemiddeld de volgende geluidseffecten van toepassing:
- Autonome groei: ca. +/-0,5 dB toe-/afname ten opzichte van de huidige situatie;
- Wijziging van de Vennewatersweg: geen toename ten opzichte van de autonome situatie (< 0,5 dB);
- Aansluiting A9: +ca. 2 dB dB;
- Aansluiting A9 + ontwikkeling Zandzoom: +ca. 2,5 dB;
- Autonome groei, Vennewatersweg, A9, Zandzoom: + ca. 2-3 dB.

Verkeerseffecten overig
Voor de overige wegen binnen het onderzoeksgebied van de te wijzigen Vennewatersweg is de bijdrage van de voorgenomen ontwikkelingen aansluiting A9 Heiloo en Zandzoom erg afhankelijk van het wegvak. Significante toenames zijn te zien bij de wegvakken Lijnbaan, Hoogeweg en Haagbeuk (zuidzijde Vennewatersweg).

Overige effecten
De schuren van het adres Hoogeweg 40a zijn gesloopt.

De geluidbelasting ten gevolge van de Vennewatersweg wordt zonder bronmaatregelen 52 dB in de toekomstige situatie (incl. art. 110g Wgh), met de verkeersgegevens behorende bij de wijziging van de Vennewatersweg. Als op de Vennewatersweg SMA-NL8G+ (geluidsarm asfalt) wordt toegepast, met uitzondering van de kruisingsvlakken, is de geluidbelasting maximaal 51 dB. Wanneer de verkeersgegevens worden gebruikt inclusief de ontwikkeling Zandzoom, geeft dit een nog iets grotere toename door de hogere intensiteit van de nieuwe parallelweg (Haagbeuk, zuidzijde Vennewatersweg).

Conclusie
Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de wijziging aan de Vennewatersweg binnen het onderzoeksgebied leidt tot een toename van de geluidbelasting van 1,50 dB of meer bij de woningen Hoogeweg 40a en 40. De toename is ten hoogste 3,0 dB. Er is sprake van reconstructie conform de Wet geluidhinder en daarom is een onderzoek naar maatregelen uitgevoerd. Met toepassing van SMA NL8 G+ (of akoestisch gelijkwaardig) als bronmaatregelen op de Vennewatersweg, met uitzondering van de kruisingsvlakken, is de toename van het geluid 1 dB minder. Omdat dit onvoldoende is om de overschrijding van de toetswaarde weg te nemen, dient voor beide woningen een hogere waarde te worden vastgesteld. In navolging daarvan moet onderzoek plaatsvinden naar de geluidwering van de gevels van de woningen. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden voor Hoogeweg 40 (8 november 2024).

Voor de woning Hoogeweg 40a en 40 dienen hogere waarden te worden vastgesteld van respectievelijk 56 dB en 50 dB ten gevolge van de Vennewatersweg inclusief toepassing van geluidreducerend asfalt, waar mogelijk. Aanvullende schermen zijn hier niet wenselijk, omdat deze ter plaatse zouden komen van de doorlopende groene structuur, zie de afgegeven Wnb ontheffing wat betreft migratieroutes voor beschermde soorten.

Ten gevolge van de wijzigingen aan de Kennemerstraatweg, Lijnbaan en Westerweg (zuidzijde Vennewatersweg) bedraagt de toename van de geluidbelasting minder dan 1,5 dB en/of is de toekomstige geluidbelasting niet meer dan 48 dB. Volgens de Wet geluidhinder is er geen sprake van reconstructie en worden er geen aanvullende eisen ten aanzien van geluid gesteld aan de wijziging van deze wegen.

5.4 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader
Het aspect luchtkwaliteit wordt bij de besluitvorming van ruimtelijke plannen betrokken. In dat kader wordt een plan of ontwikkeling getoetst aan de voorschriften van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm). Centraal daarbij staat artikel 5.16, eerste lid, van de wet.

Daarnaast moet het plan voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, op grond van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is altijd van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, ook wanneer besluiten op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wm niet beoordeeld hoeven te worden.

Tot slot heeft het bevoegd gezag volgens Algemene wet bestuursrecht (Awb) als taak om belangen op een evenwichtige wijze af te wegen (art. 3.4) en besluiten deugdelijk te onderbouwen (art. 3.46).

Luchtkwaliteitseisen
Op basis van artikel 5.16 Wet milieubeheer (Wm) kan een bestemmingsplan worden vastgesteld indien:
- Aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, niet leiden tot het overschrijden van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde, die behoort bij de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, of
- Aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, leiden tot een verbetering per saldo van de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof dan wel, bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, de luchtkwaliteit per saldo verbetert door een samenhangende maatregel of een optredend effect, of
- Aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 van de Wm een grenswaarde is opgenomen of
- Het project is genoemd of beschreven dan wel past binnen een programma van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Ruimtelijk-economische besluiten die "niet in betekenende mate" bijdragen aan de concentraties in de buitenlucht van stoffen waarvoor bijlage 2 van de Wm een grenswaarde bevat, worden niet langer, zoals voorheen, individueel getoetst aan die grenswaarden. Als gevolg daarvan kunnen tal van kleinere projecten doorgang vinden, ook in situaties waar nog niet aan de grenswaarden wordt voldaan. De effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit worden verdisconteerd in de trendmatige ontwikkeling van de luchtkwaliteit, zoals beschreven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL).

Bij besluitvorming is het dus van belang om te bepalen of een initiatief "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit. In de algemene maatregel van bestuur "Niet in betekenende mate" (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Het begrip "niet in betekenende mate" is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO_2 en PM_{10}. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging.

Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Beschouwing
In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) werken de Rijksoverheid en lokale overheden samen om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in Nederland te monitoren wordt de NSL-Monitoringstool gebruikt. Deze tool bevat alle (grotere) wegen waarlangs overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet op voorhand kunnen worden uitgesloten.

Met de NSL-Monitoringstool worden de concentraties luchtverontreinigende stoffen berekend voor het achterliggende kalenderjaar en de toekomstige jaren die relevant zijn voor het NSL (2020, 2030). De resultaten van de berekeningen voor het achterliggende jaar vormen de basis voor de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit aan de EU.

In figuur 5-5 en tabel 5-8 en zijn de stikstofdioxideconcentraties (NO_2) in de ruime omgeving van de Vennewatersweg getoond. De tabel toont daarnaast ook de fijnstof concentraties (PM_{10} en $PM_{2,5}$). De concentraties zijn afkomstig uit de NSL-Monitoringstool.

De maximale NO_2-concentratie binnen 1 km van het plangebied in het gepasseerd jaar 2018 bedraagt 19,1 µg/m3. De maximale PM_{10}-concentratie bedraagt 19,6 µg/m3. Dezee waarden liggen ruim onder de grenswaarde van 40 µg/m3 voor NO_2 en PM_{10}. $PM_{2,5}$ heeft een maximale concentratie van 11,1 µg/m3, waarmee deze ook ruim onder de grenswaarde van 25 µg/m3 ligt. Uit tabel 5-8 blijkt dat de concentraties van NO_2, PM_{10} en $PM_{2.5}$ naar verwachting in de toekomst dalen.



Figuur 5-5: Concentratie NO_2 [µg/m3] volgens de NSL-monitoringstool rond de Vennewatersweg voor zichtjaar 2018. De projectlocatie is blauw omlijnd.

Tabel 5-8: Maximale concentratiewaarden 1 km rond Vennewatersweg uit de NSL-Monitoringstool.

Zichtjaar	Maximale concentratie NO_2 [µg/m³]	Maximale concentratie PM_{10} [µg/m³]	Maximale concentratie $PM_{2.5}$ [µg/m³]
2018	19,1	19,6	11,1
2020	16,3	18,4	10,1
2030	10,1	16,2	8,2
Grenswaarden	**40**	**40**[1]	**25**

De reconstructie van de Vennewatersweg voldoet op grond van art. 5.16 lid 1 sub a aan de

luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

Conclusie
In het kader van luchtkwaliteit is de reconstructie van de Vennewatersweg uitvoerbaar.

5.5 Externe veiligheid

Wettelijk kader
Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving vanwege het gebruik, de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het geval van een verandering bij de risicobron of in de omgeving daarvan dient een afweging te worden gemaakt over de externe veiligheidssituatie. Hierbij dienen risicobronnen in het plangebied en in de omgeving ervan in kaart gebracht te worden en getoetst te worden aan de risicomaten plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Vervoer gevaarlijke stoffen
Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Wet vervoer Gevaarlijke Stoffen (Wvgs) de belangrijkste wet. Voor ruimtelijke ordening in relatie tot de transportroutes is er het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). In de regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling.
De wetgeving heeft als doel voor de lange termijn om evenwicht te creëren tussen de belangen van het gevaarlijke stoffenvervoer, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die verblijven in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt. Daarnaast zijn er regels opgesteld voor het beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Gevaarlijke stoffen vervoeren is risicovol en zorgt dus voor beperkingen voor de ruimtelijke ordening. Er zijn namelijk regels om mensen die dicht bij deze hoofdwegen, binnenwateren en hoofdspoorwegen wonen of verblijven een beschermingsniveau te bieden. Aan dit beschermingsniveau wordt voldaan als het risico vanuit het vervoer niet hoger ligt dan wat maatschappelijk acceptabel is. Zo mogen er bijvoorbeeld geen huizen gebouwd worden vlakbij transportroutes voor gevaarlijke stoffen.

Bedrijven met risicovolle activiteiten
Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) bevat veiligheidsnormen voor bedrijven die een risico vormen voor personen buiten een bedrijventerrein. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die onder het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo) vallen, LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacementen. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Daardoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken. Het besluit wil die risico's beperken.

Buisleidingen ten behoeve van het vervoer van risicovolle stoffen
Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het besluit is gebaseerd op de Wet milieubeheer (artikelen 5.1 lid 1, 5.2 lid 1, 5.3 lid 1 en 2 en 9.2.2.1) en de Wet ruimtelijke ordening (artikelen 3.37 en 4.3 lid 1 en 2). Het Bevb regelt de taken en verantwoordelijkheden van de leidingexploitant en de gemeenten. De belangrijkste eisen aan bestemmingsplannen zijn:
- ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico en verantwoording van groepsrisico;
- ruimtelijke reservering voor belemmeringenstrook met aanlegvergunningenstelsel;
- de Bevb voorwaarden binnen 5 jaar verwerken in bestemmingsplannen.

Op grond van het Bevb dienen de belemmerende strook (5 meter ter weerszijden van de leiding), de plaatsgebonden risicocontour (10-6) en het invloedsgebied van het groepsrisico in acht te worden genomen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Beschouwing
De reconstructie van de Vennewatersweg en daarmee het voorliggend bestemmingsplan, maakt geen nieuwe inrichtingen of transportroutes in het kader van het Bevt, Bevi of Revi mogelijk. Daarnaast lopen er ook geen buisleidingen of transportroutes van gevaarlijke stoffen door het plangebied. Tot slot maakt dit bestemmingsplan geen nieuwe kwetsbare objecten mogelijk. Het omgevingsaspect 'externe

veiligheid' hoeft daarom niet nader onderzocht te worden.

Resultaten
Het bestemmingsplan is in het kader van externe veiligheid aanvaardbaar.

5.6 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader/inleiding
In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient onderzoek verricht te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daar waar sprake is van consoliderend bestemmen van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven, tenzij een redelijk vermoeden moet bestaan van een saneringssituatie.

Bij bouwactiviteiten is ook in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem benodigd. Het bouwen is alleen toelaatbaar als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende) bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatiekwaliteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de omgevingsvergunning te worden geweigerd.

Beschouwing
In het kader van de reconstructie van de Vennewatersweg is er een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Deze is toegevoegd in Bijlage 4 van deze toelichting. Daarna zijn er nog twee actualisaties op dit onderzoek uitgevoerd, deze zijn bijgevoegd in Bijlage 5.

Er is nabij de nieuw aan te leggen kruising met de Haagbeuk een plaatselijke matige verontreiniging met koper aangetroffen. Dit is slechts bij 1 boring aangetroffen. Er wordt vanuit gegaan dat dit een zeer plaatselijke verontreiniging is. Hiervoor dient nader onderzoek uitgevoerd te worden naar de saneringsnoodzaak van deze grond. Indien uit onderzoek blijkt dat toch dient te gebeuren dan moet deze sanering voor de bouwwerkzaamheden plaatsvinden. Echter, omdat het een zeer plaatselijke verontreiniging betreft staat dit de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

Verder varieert de kwaliteit van de grond in het plangebied van 'Niet toepasbaar' en 'Industrie' tot 'Altijd toepasbaar'. Deze variatie staat het gebruik van de grond voor verkeersdoeleinden niet in de weg.

Er zijn geen asbestverdachte materialen gevonden. Ook kan de grond als onverdacht voor asbest worden beschouwd en hoeft er geen nader asbestonderzoek uitgevoerd te worden. Daarnaast zijn er ook geen PFAS aangetroffen.

In de periode 2019-2022 zijn op en nabij de Vennewatersweg geen nieuwe bodembedreigende activiteiten gestart, geen calamiteiten of ongewone voorvallen bekend en zijn geen verontreiniging in de grond of het grondwater aangetoond welke de bodemkwaliteit op de onderzoekslocatie negatief beïnvloed kunnen hebben.

De bodemkwaliteit zoals vastgesteld in het bodemonderzoek "Diverse onderzoeken ter plaatse van de Vennewatersweg te Heiloo" (Van der Helm, 20191231, 20 december 2019) is daarmee nog actueel.

Conclusie
Het plan is in het kader van bodemkwaliteit uitvoerbaar.

5.7 Water

Wettelijk kader/ inleiding
In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de watertoets. De watertoets houdt in dat bij het maken van ruimtelijke plannen al in een vroeg stadium bekeken moet worden wat de gevolgen zijn voor water en de ruimtelijke ordening. De watertoets is een proces waarbij overleg wordt gevoerd met de waterbeheerder. De waterbeheerder stelt in dit proces de kaders vast en geeft een wateradvies voor verschillende waterhuishoudkundige aspecten. De watertoets resulteert uiteindelijk in een waterparagraaf, die in de toelichting van het ruimtelijke plan wordt opgenomen.

Nationaal en Europees waterbeleid

Nationaal Bestuursakkoord Water
In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen. In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

Waterbeheer 21e eeuw (WB21)
In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21e eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent onder andere het aanwijzen en in standhouden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

Waterwet
Centraal in de Waterwet staat een integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering'. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Denk hierbij aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Het doel van de waterwet is het integreren van acht bestaande wetten voor waterbeheer. Door middel van één watervergunning regelt de wet het beheer van oppervlaktewater en grondwater en de juridische implementatie van Europese richtlijnen, waaronder de Kaderrichtlijn Water. Via de Waterwet gelden verschillende algemene regels. Niet alles is onder algemene regels te vangen en daarom is er de integrale watervergunning. In de integrale watervergunning gaan zes vergunningen uit eerdere wetten (inclusief keurvergunning) op in één aparte watervergunning.

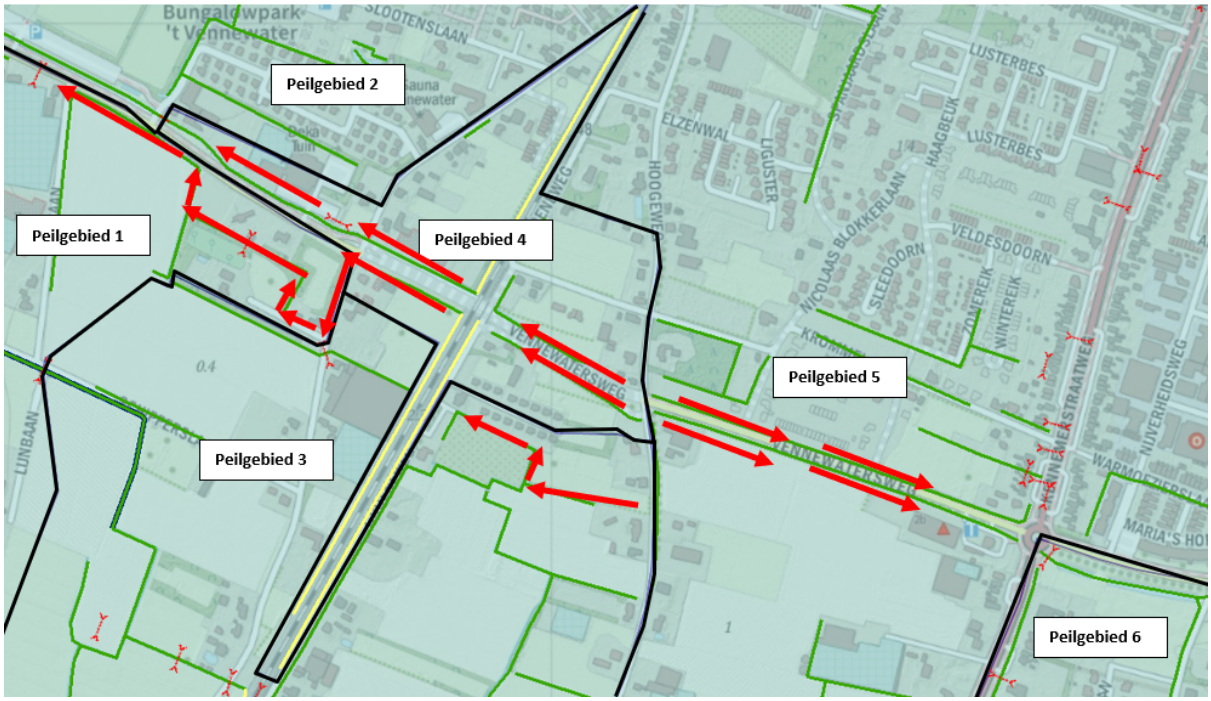
In de volgende paragraaf worden de effecten van de reconstructie van de Vennewatersweg op de waterstructuur en de waterkwaliteit beschreven.

Beschouwing
Het plangebied, gelegen in de gemeente Heiloo, valt binnen het beheergebied van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Peilgebied
De Vennewatersweg watert af naar 3 polders, namelijk de Baafjespolder, de Oosterzijpolder en de Vennewaterspolder. De Hoogeweg en de Vennewatersweg vormen de hydrologische grens tussen de afstromingsrichting (richting oost of west). Zie figuur 5-6 voor de afstromingsrichtingen en de ligging van de peilgebieden. Hieronder is per polder aangegeven welk(e) peilgebied(en) binnen of tegen het plangebied gelegen is/zijn.

Tabel 5-9: Overzicht Peilgebieden en polders

Peilgebied	Polder	omschrijving/peil
1	Vennewaterspolder	vast peil van NAP-0,95 meter
2	Baafjespolder	vanwege hoogteverschillen geen uniform peil
3	Vennewaterspolder	vanwege hoogteverschillen geen uniform peil
4	Vennewaters + Baafjespolder	seizoensgebonden dynamisch peil NAP -0,65 meter/ -0,85 meter
5	Oosterzijpolder	vanwege hoogteverschillen geen uniform peil
6	Oosterzijpolder	vanwege hoogteverschillen geen uniform peil



Figuur 5-6: Peilgebieden en afstromingsrichtingen

Oppervlaktewater

Binnen en langs het plangebied liggen verscheidene secundaire watergangen die onder particuliere percelen en op- en afritten middels duikers met elkaar zijn verbonden. Op figuur 5-7 en 5-8 zijn deze secundaire watergangen in blauw aangegeven. Duikers zijn in rood aangegeven. De lijnen in lichtroze zijn droge beddingen, oftewel waterbergingen/greppels die nu droog liggen.



Figuur 5-7: oppervlaktewater huidige situatie (westelijke deel) (bron: Legger Hollands Noorderkwartier)



Figuur 5-8: oppervlaktewatersysteem huidige situatie (oostelijke deel) (bron: Legger Hollands Noorderkwartier)

Wijzigingen watersysteem

Met de herinrichting van de Vennewatersweg worden enkele watergangen (deels) gedempt. Al het gedempte oppervlaktewater wordt 1:1 teruggebracht zodat er geen wijziging plaatsvindt van de bergingscapaciteit binnen het plangebied. Dit geldt onder meer voor de volgende watergangen:

- Kruispunt Vennewatersweg - Haagbeuk/Liguster
  De watergang aan de zuidzijde van het kruispunt wordt ingekort in verband met het overschrijden van een perceelgrens. De watergangen worden verbonden met een duiker die onder het wegdek doorloopt.
- Kennemerstraatweg 405/Vennewatersweg (kadastrale percelen 2441/2016)

Wegsloot wordt verwijderd uit tuin en duiker wordt ingepast.

Waar het fietspad en de watergangen binnen de kadastrale grens vallen en dus geen grond aangekocht hoeft te worden blijft de ligging behouden. Dit zorgt ervoor dat zoveel mogelijk de bestaande fundering van het fietspad gehandhaafd kan blijven. Voor de watergangen betekent dit dat in dit geval de aansluitingen op de bestaande watergangen behouden kunnen blijven.
Een overzicht van de te dempen watergangen en de nieuw te graven watergangen staat in de tabel hieronder per peilgebied weergegeven. De nummering van de peilgebieden komt overeen met figuur 5-6.

Tabel 5-10: Overzicht te dempen en te graven oppervlaktewater per peilgebied.
Oppervlaktewater

	Peilgebied 1	peilgebied 2	peilgebied 3	peilgebied 4	peilgebied 5	peilgebied 6
Te dempen watergangen (m2) (sloten)	112	0	0	132	1382	0
Nieuwe m2 oppervlaktewater (sloten)	153	0	0	0	1464	0
(+/-) Afname/ toename m2 oppervlaktewater	41	0	0	-132	82	0

Er is nog een uitwerkingsopgave om het tekort aan oppervlaktewater in peilgebied 4 te compenseren. Dit wordt geborgd middels de watervergunning.

Waterkwantiteit

Verharding en compensatie

De herinrichting van de Vennewatersweg leidt tot een groter ruimtebeslag en daarmee toename van het verhard oppervlak. Gelijk aan de uitgangssituatie wordt hemelwater oppervlakkig afgevoerd naar de bermen en het aanwezige oppervlaktewater. In de uitgangssituatie bestaat er geen wateroverlast in het plangebied.

Een T=100 bui wordt gehanteerd als maatgevende bui voor de minimale afwatering en bergingscapaciteit om wateroverlast te voorkomen. Een verbreding en verbetering van de structuur en infiltratiecapaciteit van de bermen langs de Vennewatersweg dragen hieraan bij.

Met de herinrichting van de Vennewatersweg wordt circa 7.800 m^2 aan verhard oppervlak toegevoegd. Een overzicht per peilgebied is te zien in tabel 5-11. De nummering van de peilgebieden komt overeen met figuur 5-6.

Tabel 5-11: Overzicht bestaande en nieuwe verharding per peilgebied.
Verharding

	Peilgebied 1	Peilgebied 2	Peilgebied 3	Peilgebied 4	Peilgebied 5	peilgebied 6
Bestaand verharding (m2)	1840	970	321	4157	8032	1119
Nieuwe verharding (m2)	2794	1284	289	4943	13528	1444
(+/-) Afname/ toename verharding (m2)	954	314	-32	786	5496	325

Van deze toename aan verharding dient 10% te worden gecompenseerd in de vorm van oppervlaktewater of omgerekend naar alternatieve berging. Hiermee wordt voorkomen dat in de nieuwe situatie wateroverlast ontstaat als gevolg van de verhardingstoename van de herinrichting van de Vennewatersweg. De compensatie van de toename van verhard oppervlak is afhankelijk van onder meer de toelaatbare peilstijging, de afvoercapaciteit en rioolstelsel. In afstemming met het Hoogheemraadschap wordt beoordeeld waar in het kader van de realisatie van extra waterberging verbetering van de waterhuishouding wenselijk en mogelijk is.

De compensatie wordt zowel lokaal in het watersysteem direct grenzend aan het plangebied gezocht. Waar dat binnen de plangrenzen ontoereikend is, wordt aanvullend waterberging gerealiseerd verder van het plangebied maar binnen hetzelfde peilgebied.
Tot slot wordt tijdens de reconstructie bij de rotonde met de Kennemerstraatweg de onderliggende

duiker aangepakt om de afwatering naar de Oosterzijpolder te verbeteren.

In afstemming met de gemeente en het hoogheemraadschap wordt in het kader van de watertoets nader gekeken naar de invulling van de compensatieopgave. Dit betreft maatwerk. De intentie is uiteindelijk om voldoende waterhuishoudkundige maatregelen te realiseren om de verhardingstoename te compenseren en een waterneutraal plan te realiseren. Apart van de ruimtelijke procedure zal bij het hoogheemraadschap hiervoor een watervergunning aangevraagd worden.

Grondwater
De herinrichting van de Vennewatersweg heeft geen effect op grondwaterstanden.

Waterkwaliteit
Binnen het plangebied is het huidige watersysteem op verschillende locaties verbonden middels duikers en bevinden zich enkele doodlopende watergangen. Aangezien het huidige watersysteem zoveel als mogelijk behouden blijft, komt de oppervlaktewaterkwaliteit niet in het geding. Daar waar wijzigingen in het watersysteem vereist zijn worden deze dusdanig uitgevoerd dat de doorstroming van het systeem en daarmee de waterkwaliteit niet verslechtert.

Door gebruik te maken van bodempassages wordt afstromend hemelwater afkomstig van het wegoppervlak gefilterd voordat het terecht komt in het oppervlaktewater. Op deze wijze wordt verslechtering van de oppervlaktewaterkwaliteit voorkomen.

Waterkeringen
Binnen of nabij het plangebied liggen geen waterkeringen. Waterveiligheid is dan ook niet in het geding.

Afvalwaterketen
Het verhard oppervlak van de vernieuwde Vennewatersweg wordt afgekoppeld, zoals dat in de huidige situatie ook het geval is. Hemelwater kan op deze wijze, via bodempassages waar het wordt gefilterd, afstromen richting het oppervlaktewater of infiltreren in de groene bermstroken. De vernieuwing van de Vennewatersweg leidt niet tot en toename van de afvalwaterstroom op de riolering.

Beheer en onderhoud
Aangezien het huidige watersysteem grotendeels behouden blijft blijven ook de huidige onderhoudsmethoden gehandhaafd. Op de plaatsen waar het watersysteem wordt uitgebreid als gevolg van de compensatieopgave wordt met de inrichting ingespeeld op een goede mogelijkheid voor onderhoud.

Watertoets
Met het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft op 22 mei 2019 vooroverleg plaatsgevonden waarbij het hoogheemraadschap op de hoogte is gebracht van de voorgenomen ontwikkeling. Op 7 augustus 2019 is de digitale watertoets uitgevoerd. Hieruit bleek dat de normale procedure van toepassing is, wat betekent dat hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier een waterbelang heeft bij deze ontwikkeling. Naar aanleiding hiervan is op 15 november 2019 door het hoogheemraadschap een eerste vooroverlegreactie ingediend. Tevens is in onderling overleg geadviseerd over de te treffen maatregelen. Deze maatregelen zijn onverkort ook op dit bestemmingsplan van toepassing. Dit gebeurt op basis van de Waterschapsverordening en de Beleidsregels Watervergunningen 2017 van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Deze zijn gericht op het beschermen van de aan- en afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en bescherming van de ecologische toestand van het watersysteem.

Conclusie
Het uitgangspunt is om het uiteindelijke advies van het hoogheemraadschap over te nemen zodat er geen nadelige effecten zijn op de waterkwaliteit en kwantiteit. Onderdelen uit het advies die buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan vallen zijn meegenomen in de afgegeven watervergunning voor de uitvoering van het werk. Daarmee is dit bestemmingsplan in het kader van water uitvoerbaar.

5.8 Ecologie

5.8.1 Soortenbescherming

Wettelijk kader
De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. Voorheen was de soortenbescherming in Nederland geregeld in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998. Sinds 1 januari 2017 zijn de Natuurbeschermingswet, Flora- en faunawet en de Boswet opgegaan in één nieuwe wet: de Wet natuurbescherming.

Wet natuurbescherming
De Wet natuurbescherming heeft tot doel in het wild voorkomende planten- en diersoorten in stand te houden en te beschermen. De wet kent daardoor zowel verbodsbepalingen, gebiedsbescherming als een algemene zorgplicht. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden, maar er kan worden afgeweken van de verbodsbepalingen middels ontheffingen. Door middel van gebiedsbescherming wordt een beschermingskader geboden voor de flora en fauna binnen aangewezen beschermde gebieden. Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, gebieden die deel uitmaken van het natuurnetwerk Nederland (NNN, voormalige EHS), beschermde natuurmonumenten en staatsnatuurmonumenten.

In het kader van dit bestemmingsplan zijn de volgende ecologische onderzoeken uitgevoerd:
- Ecologische quickscan door RHDHV in 2019, zie Bijlage 7
- Nader onderzoek door RHDHV in 2020 zie Bijlage 8. Dit betreft nader onderzoek naar vleermuizen, kleine marterachtigen en rugstreeppadden langs de gehele Vennewatersweg.
- Nader onderzoek door Witteveen en Bos in 2020, zie Bijlage 9. Dit betreft een onderzoek naar eventueel aanwezige natuurwaarden en beschermde soorten in de tuin van het perceel aan de Westerweg 405.
- Ecologische quickscan door Endemica uitgevoerd in 2021 naar aanleiding van de sloop van een schuren langs de Hoogeweg 40, zie Bijlage 10 .
- Nader onderzoek door Endemica in 2021 naar Vleermuizen en Huismussen aan de Hoogeweg 40, zie Bijlage 11.
- Ecologisch activiteitenplan, opgesteld door Endemica in 2023 als toelichting op de aanvraag voor de ontheffing in het kader van de Wet Natuurbescherming, zie Bijlage 14

Ook is er een ontheffing op de Wet Natuurbescherming (Wnb) verleend op 9 januari 2024 voor rugstreeppadden, bunzingen en booommarters. De ontheffing is geldig van 1 juni 2023 tot en met 1 oktober 2027. De ontheffing is toegevoegd in Bijlage 15.

Onderzoeken die onderdeel zijn van een bestemmingsplan mogen conform artikel 3.1.1.a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) niet ouder zijn dan 2 jaar. Echter is nieuw onderzoek niet nodig omdat er reeds een ontheffing is verleend waarin maatregelen zijn voorgeschreven om significante verstoring van beschermde soorten te voorkomen.

Beschouwing
Het plangebied bestaat voornamelijk uit de bestaande Vennewatersweg met aan weerszijde een bermstrook bestaande uit gras, bomen en watergangen. Zie de onderstaande figuur voor een satellietfoto van het plangebied.



Figuur 5-9: Satellietfoto plangebied, bij benadering met rode omlijning weergegeven.

Soortenbescherming

Vaatplanten
In het plangebied zijn beschermde vaatplanten afwezig. Het overtreden van een verbodsbepaling uit de Wnb ten aanzien van vaatplanten kan daarom worden uitgesloten.

Grondgebonden zoogdieren
Het stukje houtwal aangrenzend aan de noordzijde van rotonde en de bomenrij tussen de Hoogeweg en de rotonde van de Kennemerstraatweg, bieden mogelijk geschikt leefgebied voor marters. Deze vormen dichte lijnvormige elementen waarlangs de dieren zich zouden kunnen verplaatsen. Hier is sprake van relatief veel verstoring in de vorm van geluid (verkeer) en aanwezigheid van mensen. Vaste verblijfplaatsen van kleine marters zijn daar dan ook uitgesloten.

De houtwal in het perceel aan de Westerweg 405, in het westen van het plangebied, is geschikt voor marters vanwege de dichtheid van de ondergroei, in afwisseling met een open kruidenweide (zonder verstoring van mensen); een element waar kleine marters in en rondom kunnen jagen en zich mogelijk schuil kunnen houden. Buiten de houtwal, die onderdeel uitmaakt van het plangebied, zijn er rondom het perceel takkenrillen aangelegd, welke het perceel goed verbinden met het achterliggende agrarisch landschap (zie onderstaande figuren).

Tijdens het nader onderzoek van zowel RHDHV als van W+B voor het perceel aan de Westerweg 405 is de aanwezigheid van vaste rust- en verblijfplaatsen en essentieel leefgebied van kleine marterachtigen echter uitgesloten omdat er in het plangebied geen waarnemingen gedaan zijn van (sporen van) deze soorten.



Figuur 5-10: Potentieel leefgebied Marters aan de Westerweg 405



Figuur 5-11: Houtwal en takkenrillen aan de Westerweg.

Vaste verblijfplaatsen of verlies van (essentieel) leefgebied van zwaar beschermde, grondgebonden zoogdieren kunnen worden uitgesloten, derhalve is er dus geen sprake van een negatief effect op deze soortgroep. Echter de reconstructie van de Vennewatersweg, en het drukker worden ervan, zorgt wel voor een vergroot risico voor de marters op dodelijke verkeersongelukken. Het plangebied maakt namelijk wel onderdeel uit van het functionele leefgebied van marterachtigen. Daarom wordt de Vennewatersweg op enkele plekken voorzien van faunapassages. Dit om te voorkomen dat verblijfplaatsen versus foerageergebieden niet meer bereikbaar zijn voor de marterachtigen en om te voorkomen dat ze door intensiever verkeer worden gedood.

Vleermuizen

Onderzoeksgebied Vennewatersweg

Het nader onderzoek naar vleermuizen langs de Vennewatersweg is opgedeeld in 3 deelgebieden (locatie 1, 2 en 3), zie de figuur hieronder. Daarnaast is de locatie waarbij de quickscan voor de sloop van de schuren aan de Hoogeweg 40a is uitgevoerd met een blauwe stip weergegeven.



Figuur 5-12: De drie locaties waar nader onderzoek naar vleermuizen is verricht.

Locatie 1

Bij locatie 1 is geen vliegroute voor vleermuizen vastgesteld. Het is uitgesloten dat met de kap van de

bomen een essentiële vliegroute voor vleermuizen wordt vernietigd. Ook het doden van individuen is uitgesloten. Er worden geen verbodsbepalingen van de Wnb overtreden. Er hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd.

Locatie 2
Locatie 2 heeft geen essentiële functie als vliegroute voor vleermuizen. Wel heeft het een zekere betekenis als foerageergebied voor enkele gewone dwergvleermuizen en in geringe mate ook voor laatvliegers. Gezien het geringe aantal individuen en de relatief korte duur dat de dieren er vliegen, is de betekenis niet zodanig groot dat aantasting van foerageergebied door het kappen van bomen een risico is voor het voortbestaan van vleermuispopulaties. Bovendien zijn in de direct omgeving voldoende alternatieven aanwezig voor deze soorten om naar uit te wijken, waaronder een vergelijkbare beschutte weide ten zuidwesten van het plangebied. Het is uitgesloten dat met de kap van de houtwal en de vernietiging van de kruidenwei een essentiële vliegroute of foerageergebied wordt vernietigd. Ook het doden van individuen is uitgesloten. Er worden geen verbodsbepalingen van de Wnb overtreden. Er hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd.

Locatie 3
In de twee paardenkastanjes bij locatie 3 bevinden zich geen zomer- of paarverblijven van vleermuizen. Het is uitgesloten dat met de kap van de bomen verblijfplaatsen voor vleermuizen worden vernietigd. Ook het doden van individuen is uitgesloten. Er worden geen verbodsbepalingen van de Wnb overtreden. Er hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd.

Onderzoeksgebied Westerweg 405
In het perceel aan de Westerweg 405 zijn geen aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van kraam-, zomer- of paarverblijven. Er hangen een aantal vleermuiskasten in de houtwal rondom de tuin, maar er zijn bij de kasten geen vrije aan- en uitvliegroutes door de aanwezigheid van takken, waardoor het zeer onwaarschijnlijk is dat deze kasten gebruikt zullen worden door vleermuizen.
Buiten het onderzoeksgebied is wel mogelijk een paarverblijf aanwezig, namelijk bij Westerweg 360. Tijdens het laatste bezoek is tussen dit adres en de voorkant van het huis op Westerweg 405 één baltsende gewone dwergvleermuis waargenomen. Dit individu bleef voornamelijk in de buurt van de tuin van Westerweg 360. De binding met het plangebied was hierdoor beperkt tot afwezig. Het huis en de tuin van Westerweg 405 zijn zodoende geen essentieel onderdeel van het leefgebied van deze gewone dwergvleermuis.

De moestuin in het zuiden van het perceel van de Westerweg 405, evenals het open veld naast de bomen ten noorden van het huis zijn een onderdeel van het foerageergebied van enkele gewone dwergvleermuizen (minimaal twee). Door het lage aantal foeragerende vleermuizen en het grote aantal alternatieve foerageergebieden in de omgeving, zoals de tuin van de zorgboerderij aan de overkant van de Westerweg, is dit foerageergebied niet essentieel voor het in stand houden van de populatie vleermuizen in de omgeving.

Tijdens de veldbezoeken zijn enkele waarnemingen gedaan van een laatvlieger en een rosse vleermuis die hoog over het onderzoeksgebied vlogen en/of kort foerageerden boven het onderzoeksgebied. Dit waren echter steeds lage aantallen (één of twee individuen per veldbezoek) die van korte duur waren. Hierdoor wordt geconcludeerd dat de vleermuizen niet gebonden zijn aan specifieke landschappelijke kenmerken van het plangebied. Er is zodoende geen (essentiële) vliegroute van vleermuizen in of nabij het plangebied aanwezig.
Ten aanzien van vleermuizen is vastgesteld dat het plangebied geen essentieel onderdeel uit maakt van het leefgebied (verblijfplaats, foerageergebied en vliegroute) van de in de omgeving aanwezige vleermuizen.

<u>Quickscan en aanvullend onderzoek Hoogeweg 40A</u>
Uit de quickscan voor dit perceel, opgenomen in Bijlage 10, is gebleken dat verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen niet geheel uitgesloten konden worden, omdat de opstallen voorzien zijn van diverse wegkruipmogelijkheden. Dit perceel heeft daarom mogelijk een functie als vaste rust- en/of verblijfplaatsen voor (gebouwbewonende) vleermuizen. Er is daarom nader onderzoek uitgevoerd naar vleermuizen op genoemd perceel. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 11. De schuren zijn inmiddels gesloopt.

Het aanvullende onderzoek toont aan dat in de gebouwen geen vleermuis verblijfplaatsen aanwezig zijn. De voorgenomen werkzaamheden hebben geen invloed op groenstructuren in het onderzochte gebied of in de omgeving, waardoor de foerageerfunctie ter plaatse in stand blijft. Daarnaast is er geen sprake van essentieel foerageergebied binnen het onderzochte gebied gezien de ruime aanwezigheid van soortgelijk foerageermogelijkheden die in de omgeving te vinden zijn. Ook maakt het gebied geen deel uit van een (essentiëlel) vliegroute en wordt daarom bij de uitvoering van het project negatief effect op essentiële vliegroutes en foerageergebied uitgesloten.

De uitvoering van de voorgenomen werkzaamheden leiden niet tot overtreding van de Wet natuurbescherming doordat er hierdoor geen jaarrond beschermde nestlocaties en geen vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen verdwijnen. Werkzaamheden kunnen dus worden uitgevoerd zonder dat daarbij de Wet natuurbescherming wordt overtreden. Ten behoeve van de uitvoering dienen daarom geen verdere vervolgstappen gemaakt te worden.

Mogelijke effecten
Voor alle locaties geldt dat men bij de uitvoer van de werkzaamheden rekening dient te houden met het vleermuisactieve seizoen. Werkzaamheden die tijdens het vleermuisactieve seizoen (globaal vanaf april tot en met oktober) na zonsondergang en voor zonsopkomst worden uitgevoerd, kunnen leiden tot verstoring van foeragerende en passerende vleermuizen indien er verlichting wordt ingezet. Het verstoren van individuen van vleermuizen is een overtreding van artikel 3.5, lid 2 van de Wnb.
Het voorkomen van het verstoren van vleermuizen kan door het nemen van de volgende voorzorgsmaatregelen:
- Laat geen bouwverlichting branden op werk- en opstelplaatsen gedurende de nacht;
- Of werk buiten de actieve periode van vleermuizen, dit kan van half november t/m half maart;
- Of voer de werkzaamheden bij daglicht uit van zonsopkomst tot zonsondergang.

Wanneer deze voorzorgsmaatregelen worden nageleefd is er voor dit aspect geen sprake van overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb en hoeft voor dit deel van de werkzaamheden geen ontheffing aangevraagd te worden.

Broedvogels
Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in of in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn van verschillende soorten broedvogels met zowel jaarrond als niet-jaarrond beschermde nesten. Soorten broedvogels met jaarrond beschermde nesten waarvan in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn, zijn: buizerd, gierzwaluw en huismus. Tijdens het veldbezoek zijn geen nesten van jaarrond beschermde vogels waargenomen. Binnen het plangebied zijn de schuren aan de Hoogeweg 40A onderzocht op aanwezigheid van huismussen. Binnen het plangebied zijn tijdens het onderzoek geen nestlocaties van Huismussen aangetroffen. Wel werd het naastgelegen woonhuis aan Hoogeweg 40 als broedlocatie gebruikt door de Huismus. De omgeving van het plangebied (zoals de Beukhaag en nabijgelegen groenstroken) maken onderdeel uit van het functioneel leefgebied en foerageergebied van Huismussen. Gezien deze elementen niet worden aangetast, is er bij de voorgenomen werkzaamheden geen sprake van significant verlies van essentieel leefgebied.

De hoge populierenrij in het oosten van het plangebied, parallel aan de Vennewatersweg, heeft potentie als broedlocatie van de buizerd. Tijdens het veldbezoek zijn echter in het gehele plangebied geen horsten of grote nesten waargenomen. Jaarrond beschermde nesten kunnen daar daarom worden uitgesloten. Broedvogels met jaarrond beschermde nesten worden daarom ook niet verwacht in het plangebied.

Wel kunnen er broedvogels zonder jaarrond beschermde nesten worden verwacht binnen en in de directe omgeving van het plangebied. Tijdens het veldbezoek zijn vele algemene vogelsoorten zonder jaarrond beschermde nesten waargenomen zoals: houtduif, koolmees, groene specht, zwarte kraai, gaai en roodborst.

Mogelijke effecten
Ontheffing voor vernietiging van broedgevallen wordt in principe niet verleend, waardoor het voorkomen van (langdurige) verstoring of vernietiging van broedgevallen noodzakelijk is. Het verstoren en vernietigen van broedgevallen van vogels zonder jaarrond beschermde nesten is te voorkomen door:

- Buiten het broedseizoen te werken, of;
- Te zorgen dat buiten de verstoringsafstand van de broedgevallen gewerkt wordt, en/of;
- Voorafgaand aan het broedseizoen de broedbiotoop voor vogels ongeschikt te maken (bijvoorbeeld struiken en bomen rooien) en (gedurende het broedseizoen) te houden, en/of;
- De werkzaamheden voorafgaand aan het broedseizoen te laten beginnen en in een, voor zover mogelijk, constante intensiteit te laten doorgaan gedurende het broedseizoen. Het grote voordeel van deze methode is, dat de verstoringsafstand “automatisch” bepaald wordt: vogels zullen uit eigen beweging een nestplaats kiezen buiten hun specifieke verstoringsafstand. Nadeel is dat de constante intensiteit (zowel in tijd als in ruimte) lastig te realiseren is.
- Te kappen bomen en struiken buiten het broedseizoen te rooien.

Veel methoden om tijdens het broedseizoen door te kunnen werken zijn niet “waterdicht”; het is vaak niet te garanderen dat broedgevallen niet zullen optreden. Buiten het broedseizoen werken heeft dan ook de voorkeur om overtreding van de Wnb ten aanzien van broedvogels te voorkomen. Indien dit niet mogelijk is, wordt geadviseerd om bovengenoemde maatregelen te treffen en het terrein kort voor aanvang van de werkzaamheden door een ecoloog te laten inspecteren op aanwezigheid van broedende vogels.

Amfibieën

Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn van beschermde amfibieën. Het betreft de boomkikker en rugstreeppad. Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde amfibieën waargenomen.

Rugstreeppad

De rugstreeppad heeft leefgebied in de directe omgeving van het plangebied. De poelen op het perceel Westerweg 405, aan de Oosterzijweg en net ten noorden van de Krommelaan vormen actueel voortplantingswater, zie de ligging daarvan in onderstaande figuur. Daarnaast wordt de omgeving van de poel aan de Westerweg 405 gebruikt als landhabitat. In het plangebied zelf zijn geen waarnemingen gedaan van rugstreeppad. De resultaten zijn ruimtelijk weergegeven in figuur 5-13.



5-13: Een ruimtelijke weergave van de resultaten van het onderzoek naar leefgebied van de rugstreeppad. Bron: Nader ecologisch onderzoek RHDHV, 2020.

Effecten analyse

Voortplantingswater
De poel ten noorden van de Krommelaan ligt op meer dan 130 meter van het plangebied. Deze poel is onderdeel van ontheffing Flora en Fauna die de gemeente Heiloo in 2015 heeft verkregen voor de werkzaamheden rondom de wijk Zuiderloo (Klaassen. M. 2015). De poel is op het moment afgeschermd met amfibieschermen die de dieren op het moment binnen de omheining houden. Doordat de dieren het terrein niet kunnen verlaten en zich buiten het plangebied bevinden, zijn negatieve effecten op deze populatie, als gevolg van de geplande werkzaamheden, uitgesloten.

De poel aan de Oosterzijweg ligt op meer dan 250 meter afstand van het plangebied. De poel op het perceel van de Westerweg 405 ligt op 10 meter afstand van het plangebied. Doordat deze poelen op enige afstand van het plangebied liggen, worden ze niet direct aangetast door de herinrichting van de Vennewatersweg. Wel kunnen de werkzaamheden er (tijdelijk) toe leiden dat de poelen tijdelijk minder goed bereikbaar zijn. Doordat de werkzaamheden ten noorden van de beide poelen plaatsvinden, is migratie van en naar overwinteringslocaties ten noorden van de poel (tijdelijk) niet mogelijk.

De bekende overwinteringslocatie (het spoortalud) bevindt zich echter grotendeels ten oosten van het perceel aan de Westerweg 405. Hierdoor blijft de poel ook tijdens de werkzaamheden deels bereikbaar. Voor de poel aan de Oosterzijweg geldt dat het spoortalud ook grotendeels ten westen van het plangebied ligt, waardoor de pel tevens grotendeels bereikbaar blijft. De geplande werkzaamheden leiden daardoor niet tot een overtreding van verbodsbepalingen. Het aanvragen van een ontheffing is dan ook niet noodzakelijk.

Landhabitat
Omdat er rugstreeppadden (zeer) nabij het plangebied zijn vastgesteld, moet ervan uit gegaan worden dat alle potentieel geschikte verblijfplaatsen in de directe omgeving van deze locaties ook daadwerkelijk als zodanig gebruikt worden. Voor het perceel aan de Westerweg 405 geldt dat de aanwezige houtwal kan fungeren als overwinteringslocatie. Er kan niet worden uitgesloten dat de dieren zich gedurende de winterrust in de houtwal verborgen houden in zelf gegraven holen, holen van knaagdieren, onder aanwezige stenen of takken. Schuilplaatsen voor overwintering liggen vaak binnen 20 meter van het voortplantingswater (Stowa, 2020). De houtwal staat op de nominatie om gekapt te worden. Het kappen van de houtwal leidt daarmee tot het permanent vernietigen van een vaste rust- of verblijfplaats van de rugstreeppad. Dit is een overtreding van artikel 3.5, lid 4 van de Wnb. Indien er met de kapwerkzaamheden geen rekening wordt gehouden met de rugstreeppad, kunnen deze werkzaamheden ook leiden tot het doden en verstoren van individuen van de rugstreeppad. Hiermee is sprake van overtreding van art. 3.5, lid 1 en 2 van de Wnb. Het doden of verstoren van rugstreeppadden in de houtwal kan voorkomen worden door:

- Te werken buiten de kwetsbare winterperiode van de soort. Dit kan door te werken in de maanden april tot medio oktober. Of;
- Door voorzicht te kappen op een diervriendelijke manier. Dat kan door:
  1. het terrein niet met machines te betreden en;
  2. handmatig te werk te gaan (één a twee personen met een kettingzaag).

Rugstreeppadden kunnen daarnaast snel nieuwe gebieden koloniseren als hier geschikte condities ontstaan, bijvoorbeeld tijdens de geplande graafwerkzaamheden of bij de realisatie van zanddepots. Daarnaast is het ondiepe water in door bouwmachines gevormde rijsporen een graag gebruikte voortplantingsplaats. Vestiging van de rugstreeppad binnen het plangebied, tijdens de werkzaamheden, kan leiden tot verstoring of doding van de soort. Dit is een overtreding van artikel 3.5, lid 1 en 2 van de Wnb. Tevens kan vestiging leiden tot vernietiging van vaste rust- of verblijfplaatsen van de rugstreeppad. Dit is een overtreding van artikel 3.5, lid 4 van de Wnb. Kolonisatie leidt daarom tot het (tijdelijk) moeten stilleggen van de werkzaamheden.
Het voorkomen van kolonisatie van de rugstreeppad kan door het nemen van de volgende voorzorgsmaatregelen:

- De werkzaamheden uit te voeren gedurende de winterrustperiode van de soort. Vanaf oktober/november tot en met maart verblijft de rugstreeppad in een winterrust. Of;
- Door het gebied waar de werkzaamheden plaats gaan vinden ontoegankelijk te maken voor de soort, bijvoorbeeld door rondom dit terrein amfibiewerende schermen te plaatsen van stevig plastic dat 50 cm boven de grond uitsteekt en minimaal 10 cm in de grond is ingegraven.

Aanvullende maatregelen
Er kunnen aanvullende maatregelen genomen worden om het plangebied veiliger te maken voor de soort.Om de mogelijkheid om via het plangebied te bewegen tussen zomer en winterbiotoop te verbeteren, is het aan te bevelen om tijdens de van de reconstructie een aantal paddentunnels onder de weg door aan te leggen. Dit geldt tevens voor de aan te leggen rotondes (o.a. Kennemerstraatweg / Vennewatersweg / Ypersteinerlaan). Op die manier blijft de omgeving van het plangebied bruikbaar als corridor en kunnen rugstreeppadden de Vennewatersweg op een veilige manier kruisen zonder risico op verkeersslachtoffers.

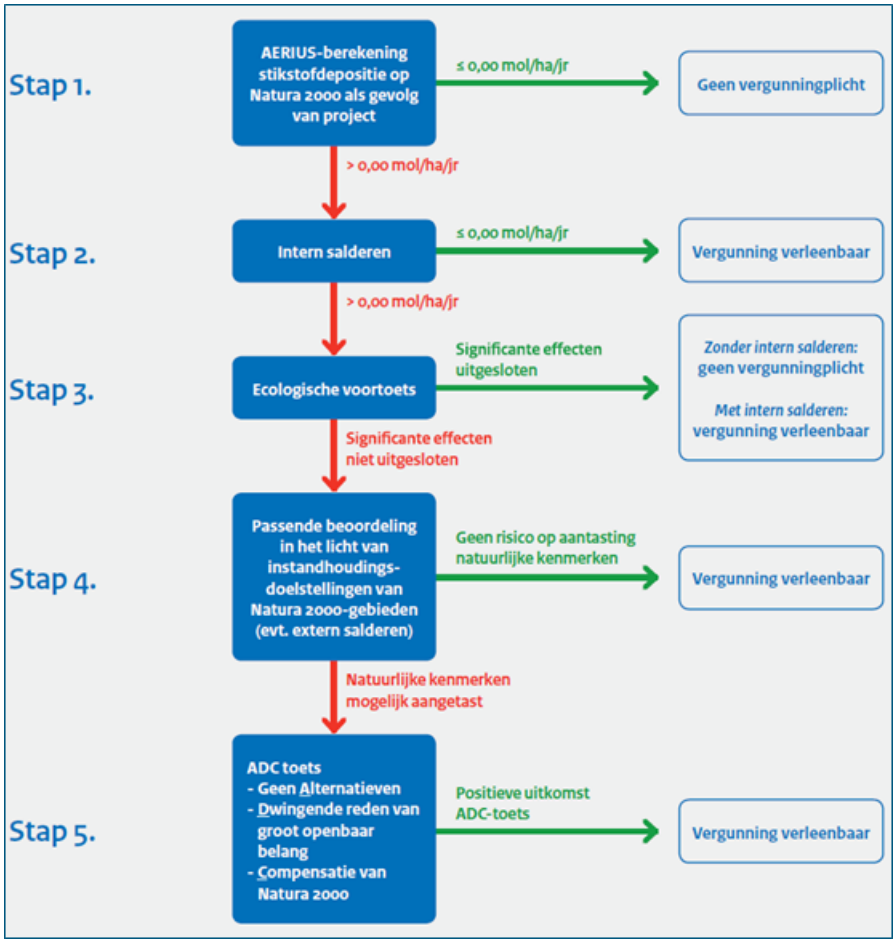
Conclusie soortenbescherming
Binnen het plangebied bevindt zich winterbiotoop voor de rugstreeppad in de vorm van de houtwal op het perceel Westerweg 405. In de nabije omgeving van het plangebied bevindt zich actueel voortplantingswater van de soort. Vaste rust- en verblijfplaatsen van zowel kleine marterachtigen als vleermuizen zijn uitgesloten. Tevens zijn essentiële vliegroutes en foerageergebied voor vleermuizen uitgesloten.

Voor het vernietigen van potentieel winterbiotoop van de rugstreeppad, door het kappen van de houtwal zijn geen voorzorgsmaatregelen te treffen. Dit is een overtreding van artikel 3.5, lid 4 van de Wnb. Hiervoor is daarom een ontheffing aangevraagd. Daarnaast worden er maatregelen getroffen om verstoring en doding van de rugstreeppadden tijdens het kappen van de winterbiotoop grotendeels te voorkomen. Dit is omschreven in een ecologisch activiteitenplan, zie Bijlage 14. Met dit activiteitenplan is de Wnb ontheffing aangevraagd. De Wnb ontheffing is verleend op 9 januari 2024 en toegevoegd in Bijlage 15.

Verder zal tijdens de werkzaamheden rekening worden gehouden met broedvogels door middel van het naleven van de genoemde mitigerende maatregelen. De voorkeur gaat uit naar het werken buiten het broedseizoen.
Met het inachtnemen van de mitigerende maatregelen en het naleven van de voorschriften uit de Wnb ontheffing is het plan in (soorten-) ecologisch opzicht uitvoerbaar.

5.8.2 Gebiedsbescherming

Wettelijk kader
Bij het vaststellen van een bestemmingsplan dient de stikstofdepositie op nabijgelegen Natura-2000 gebieden inzichtelijk gemaakt te worden. Er dient dan beoordeeld te worden of er vergunningplicht onder de Wet Natuurbescherming (Wnb) is. De Rijksoverheid heeft een beslisboom opgesteld (zie figuur 5-14) om te bepalen of een plan vergunningplichtig is. Als de stikstofdepositie niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jr is er geen vergunningplicht onder de Wnb.

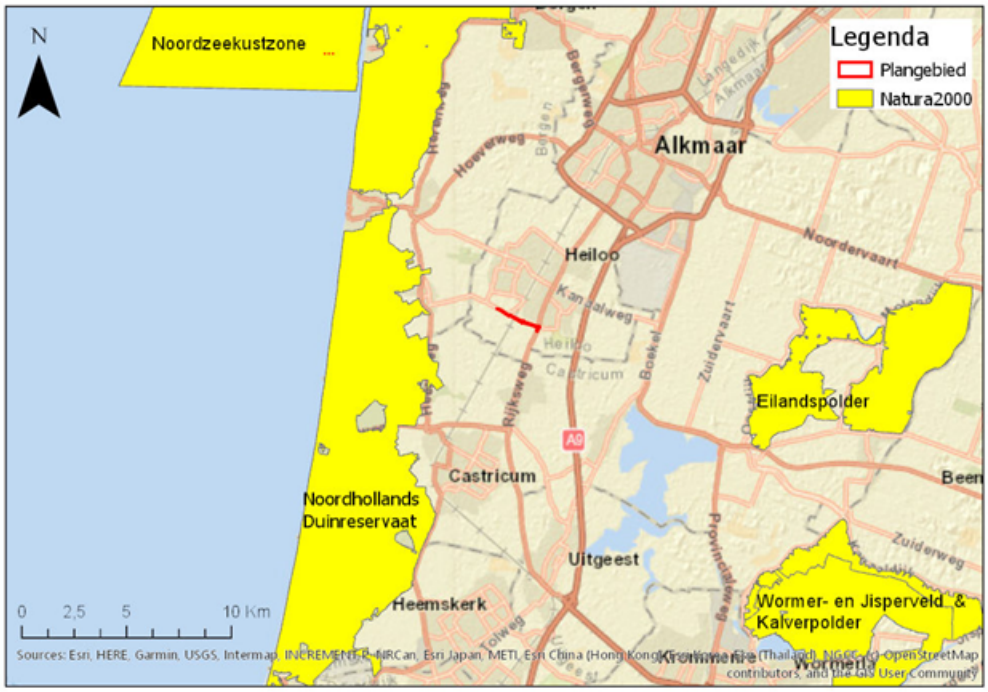


5-14: Beslisboom vergunningverlening stikstofdepositie

Beschouwing

Ligging van plangebied ten opzichte van Natura-2000 gebieden

Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied. Figuur 5-15 laat in rood de ligging van het plangebied zien ten opzichte van nabijgelegen Natura 2000-gebieden (geel). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het Noord-Hollands Duinreservaat, dit ligt op circa 1,9 km afstand van het plangebied. Dit gebied is aangewezen als Habitatrichtlijngebied (HRL) en Vogelrichtlijngebied (VRL). Andere nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn Schoorlse Duinen (HRL) op 10 km afstand, Eilandspolder (HRL + VRL) op 10 km afstand, Noordzeekustzone (HRL + VRL) op 11 km afstand en Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder (HRL + VRL) op 12 km afstand.



Figuur 5-15: Ligging van het plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden.

Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied. Het dichtsbijzijnde gebied ligt op 2 km afstand van het plangebied. Negatieve effecten door verstoring (geluid, licht, optische effecten) kunnen vanwege de grote afstand tot de Natura 2000-gebieden op voorhand worden uitgesloten. Negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie zijn niet op voorhand uit te sluiten. Mogelijk leiden de werkzaamheden zowel in de uitvoeringsfase als in de gebruiksfase tot een stikstofdepositie op kwetsbare habitattypen. Om dit uit te sluiten is een AERIUS-berekening uitgevoerd, zie hieronder.

Stikstofdepositieonderzoek (AERIUS-berekening)
Uitgangspunten
Er is een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 12.

Het onderzoek bestaat uit twee delen:
1. Berekening voor het realisatiejaar tijdens de reconstructiewerkzaamheden
2. Berekening voor de gebruiksfase na de realisatie met berekening van de verkeerseffecten

Het uitgangspunt voor de berekening is een door de uitvoerende partijen aangeleverde omschrijving van de inzet van het bouwmaterieel en bouwverkeer tijdens de realisatiefase van de reconstructie van de Vennewatersweg.

Verder zijn ook de verkeerseffecten (netwerkeffecten) tijdens en na de realisatie van de reconstructie van de Vennewatersweg meegenomen in de berekeningen. Als gevolg van netwerkeffecten kunnen er nog ver buiten het plangebied nog gevolgen zijn voor de routering van het verkeer.
- Tijdens de werkzaamheden is de Vennewatersweg aan 12 weken afgesloten. Het verkeer dat normaal via de Vennewatersweg rijdt, zal dan om moeten rijden. De netwerkeffecten door het ‘omrijden‘ zijn onderzocht met behulp van het regionaal verkeersmodel van Goudappel.
- De netwerkeffecten vanwege de gereconstrueerde Vennewatersweg (na openstelling) zijn eveneens in kaart gebracht met behulp van het regionaal verkeersmodel van Goudappel (zie 5.2 Verkeer).

Uitgangspunt is dat de depositiebijdrage inzichtelijk wordt gemaakt voor het jaar waarvoor de depositie het hoogst is. Door de technologische ontwikkelingen en milieuregelgeving nemen de emissies van onder andere het wegverkeer met de jaren af. De verkeersveranderingen ten opzichte van de referentiesituatie zijn zowel in het realisatiejaar (bestaande uit 12 weken (84 dagen) met 'omrijdverkeer' en 281 dagen (365-84) verkeer met een gereconstrueerde Vennewatersweg) als na het realisatiejaar (het eerstvolgende jaar na het realisatiejaar) berekend.

Resultaten realisatiejaar
Voor de aanlegfase is berekend hoeveel stikstof tijdens die fase zal worden uitgestoten en hoeveel depositie als gevolg van deze voorgenomen activiteit extra in omliggende Natura 2000-gebieden terecht zal komen. Deze berekening is gebaseerd op een inzet van Stage IV materieel. In de tabel hieronder zijn de rekenresultaten samengevat.

Tabel 5-12: Resultaten stikstofdepositieberekeningen

Natura 2000-gebied	**Stikstofdepositie grootste toename (mol/ha/jr)**
Noordhollands Duinreservaat	0,27
Schoorlse Duinen	0,04
Zwanenwater & Pettemerduinen	0,02
Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder	0,02
Eilandspolder	0,02
Kennemerland-Zuid	0,01
Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske	0,01
Polder Westzaan	0,01

Er is voor de aanlegfase een stikstofdepositiewaarde hoger dan 0,00 mol/ha/jr berekend. Er is daarom een ecologische beoordeling (voortoets) uitgevoerd om te bepalen of significante gevolgen op beschermde habitattypen in betreffende Natura 2000-gebieden op voorhand kunnen worden uitgesloten. Wanneer significante gevolgen op voorhand kunnen worden uitgesloten, dan is een ecologische beoordeling (voortoets) voldoende en is geen natuurvergunning nodig. Hieronder wordt nader ingegaan op de resultaten van de ecologische beoordeling (voortoets).

Resultaten gebruiksfase
Bij de berekening van de gebruiksfase (van verkeerseffecten) is geen toename van stikstofdepositie berekend (0,00 mol/ha/jr).

Ecologische beoordeling stikstofdepositie (voortoets)
Omdat er een depositie van hoger dan 0,00 mol/hr/jr is berekend voor de realisatiefase is er een ecologische beoordeling (voortoets) uitgevoerd om te bepalen of significante gevolgen op beschermde habitattypen in Natura 2000-gebieden (zoals aangegeven in tabel 5-12) op voorhand kunnen worden uitgesloten. Deze ecologische beoordeling is in Bijlage 13 van deze toelichting toegevoegd. De ecologische beoordeling is akkoord bevonden door de OD NHN.

De activiteiten in de realisatiefase leiden tot een totale emissie van 2.090,8 kg NOx/j en 85,6 kg NH3/j. De emissie leidt tot een maximale projectbijdrage van 0,27 mol N/ha/jr. Op 25 habitattypen, 1 leefgebied en 7 zoekgebieden verspreid over 8 Natura 2000-gebieden, wordt in een gedeelde van de hexagonen de Kritische depositiewaarde (KDW) overschreden.

De berekende tijdelijke extra stikstofdepositie van maximaal 0,27 mol per hectare per jaar als gevolg van het project zal om de volgende redenen geen negatieve effecten hebben op de volgende Natura 2000-gebieden: Noordhollands Duinreservaat, Schoorlse Duinen, Kennemerland-Zuid, Zwanenwater & Pettemerduinen, Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder, Polder Westzaan, Eilandspolder en Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske:

- De extra stikstofdepositie als gevolg van het project is vele duizenden malen kleiner dan de nauwkeurigheid waarmee de achtergronddeposities en kritische deposities zijn vastgesteld. Hierom kan dit niet als een significante bijdrage gezien worden.
- De zeer geringe hoeveelheid extra stikstof kan geen meetbare veranderingen in de groeisnelheid van individuele planten teweegbrengen. Hierdoor zullen er geen veranderingen optreden in de concurrentiepositie tussen planten en zal de samenstelling van de vegetatie ongewijzigd blijven.
- De natuurlijke fluctuatie van habitattypen en leefgebieden kan in sommige gevallen tientallen procenten per jaar bedragen. Tegen die achtergrond is het onwaarschijnlijk dat een tijdelijke afname in de orde van enkele procenten of minder zal leiden tot significante verslechtering.
- Het langjarig gemiddelde wordt vaak over een periode van 5 tot 10 jaar beoordeeld. Een tijdelijke bijdrage van één jaar kan hiermee geen significant effect hebben op het herstelvermogen van een habitattype over meerdere jaren.

- De verschillende beheersmaatregelen in de habitattypen zorgen voor een jaarlijkse minimale afname van 2 – 4,5 kg N per hectare. De tijdelijke, extra belasting wordt ruimschoots gecompenseerd door structurele, effectgerichte maatregelen. Hiermee kan de bijdrage niet leiden tot een structurele verslechtering van het langjarig gemiddelde, en is een significant gevolg dus niet aan de orde.
- De tijdelijke extra stikstofdepositie van maximaal 0,27 mol per hectare per jaar zal nergens leiden tot een continue overschrijding van de KDW. De projectbijdrage zijn van tijdelijke aard, waardoor boven het feit dat de depositie verwaarloosbaar is, deze na één jaar niet meer zullen optreden. In de tweede fase van het project (de gebruikfase) leidt het project niet tot de uitstoot van NOx of NH3.
- De tijdelijke extra stikstofdepositie van maximaal 0,27 mol per hectare per jaar is verwaarloosbaar ten opzichte van de huidig aanwezige achtergrondwaarde. Alhoewel de projectbijdrage tot depositie leidt, is dit in geen van de habitattypes een bijdrage die relevant is ten opzicht van de huidige achtergrondwaarde.
- De reconstructie van de Vennewatersweg leidt tot netwerkeffecten. Dit houdt in dat er, als gevolg van de reconstructie, wegen zijn waar een hogere verkeersintensiteit bestaat en wegen waar de verkeersintensiteit zal dalen. In het kader van de ecologische beoordeling (voortoets) zijn de wegvakken waar een afname plaatsvind, als gevolg van de reconstructie, buiten beschouwing gelaten. Er is dus uitgegaan van een 'worst case' benadering. De totale depositie, met alle netwerkeffecten, zal in de werkelijkheid dus nog lager zijn.

Resultaten
Er kan geconcludeerd worden dat stikstofdepositie door de tijdelijke werkzaamheden geen belemmering vormt voor de voortgang van de bestemmingsplanprocedure, en dat er op basis van de Spoedwet aanpak stikstof geen beperkingen gelden vanwege het ontbreken van nadelige effecten op de instandhouding van de Natura 2000-gebieden. Er kan geconcludeerd worden er geen significante negatieve effecten optreden door de tijdelijke stikstofdepositie van dit project.

Conclusie gebiedsbescherming
Significant negatieve effecten op beschermde gebieden zijn op voorhand uitgesloten. Een Wnb-vergunning in het kader van gebiedsbescherming is daarom niet nodig. In het kader van gebiedsbescherming is het voorliggend plan daarom uitvoerbaar.

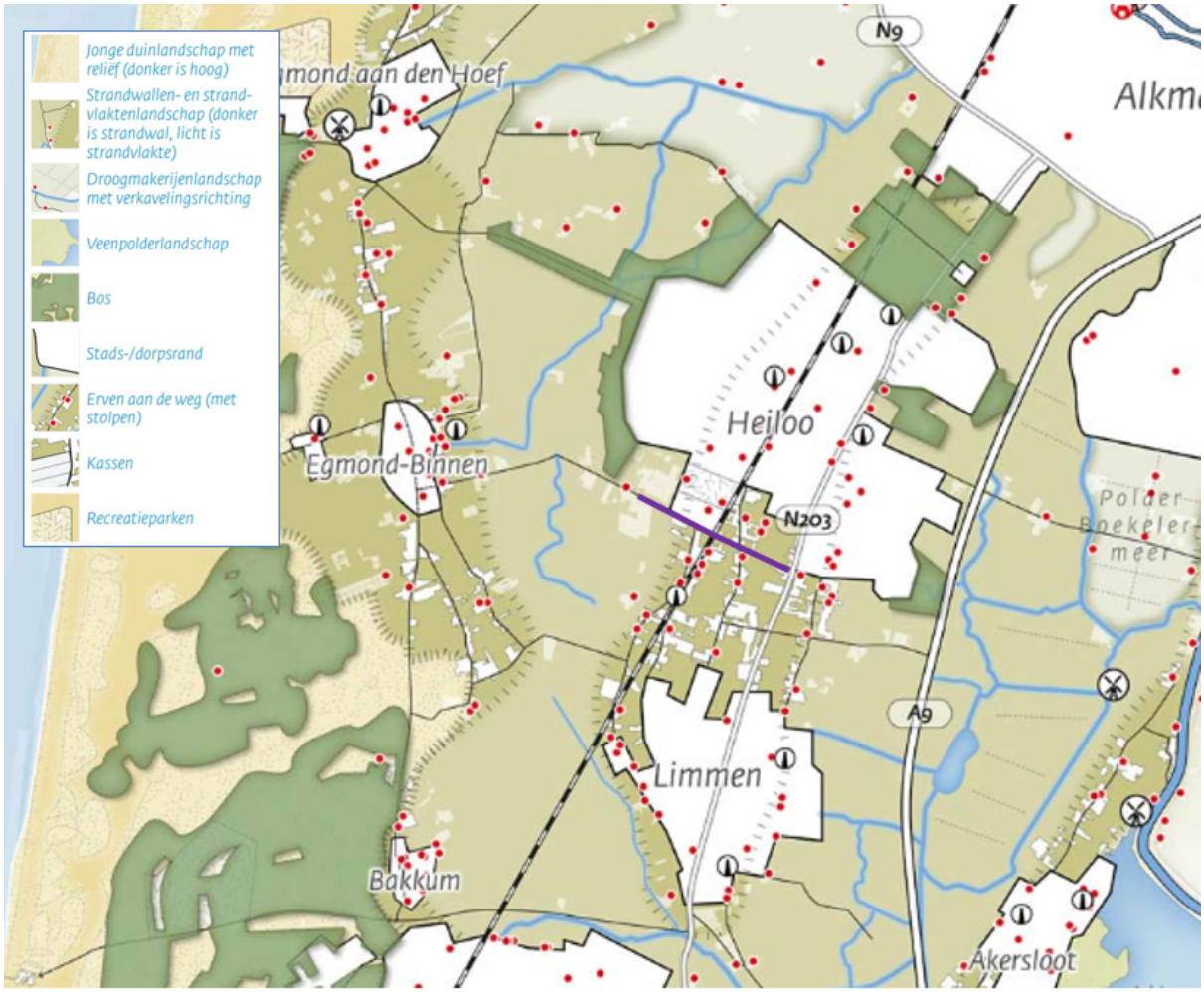
5.9 Archeologie en cultuurhistorie

Wettelijk kader

Erfgoedwet
De Erfgoedwet vormt het wettelijk kader voor de vervulling van de zorgplicht voor het archeologisch erfgoed. De Erfgoedwet vereist dat bij ruimtelijke besluitvorming rekening wordt gehouden met in de bodem aanwezige of te verwachten archeologische waarden. De juridische bescherming daarvan wordt gewaarborgd in bestemmingsplannen. Daarin is een vergunningplicht opgenomen voor bepaalde bodemverstorende activiteiten in gebieden die als archeologisch waardevol zijn aangemerkt. Meestal moet een aanvrager van een vergunning eerst een archeologisch onderzoek laten uitvoeren.

Beschouwing
Cultuurhistorische waardenkaart Provincie Noord-Holland.
Deze kaart geeft inzicht in de archeologische-, historisch-, stedenbouwkundige- en de historisch-geografische waarden. Cultuurhistorische waarden zijn van belang voor de identiteit, de herkenbaarheid en het karakter van een gebied of een dorp. De Cultuurhistorische waarden moeten in een vroeg stadium van planontwikkeling worden geïnventariseerd bij het ontwerp worden gebruikt en bij de vaststelling worden meegewogen. Er moet onderbouwd worden aangegeven op welke wijze het culturele erfgoed zoveel mogelijk behouden blijft, wordt hersteld of als inspiratiebron gebruikt wordt voor nieuwe ontwikkelingen. Een uitsnede van de Cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland rondom het plangebied is in figuur 5-16 te zien. Conform de Cultuurhistorische waardenkaart van de Provincie Noord-Holland ligt het plangebied in het 'ensemblegebied- Noord Kennemerland' en is ook te zien dat de Vennewatersweg onderdeel uitmaakt van het 'Strandwallen- en

vlaktenlandschap'. Deze cultuurhistorische waarden worden hieronder nader beschreven.



Figuur 5-16: Cultuurhistorische waardenkaart Noord-Holland. Plangebied is bij benadering paars weergegeven.

Ensemblegebied Noord-Kennemerland
Het ensemble Noord-Kennemerland ligt aan de Noordzeekust tussen de Hondsbossche Zeewering en het Noordzeekanaal. De landschappelijke opbouw is vergelijkbaar met het ensemble Zuid-Kennemerland. Het ensemble bestaat uit een brede zone van jong duinlandschap, met daarachter een brede zone van strandwallen en –vlaktenlandschap en een klein deel droogmakerijenlandschap. De noord-zuid gerichte lineaire opbouw van het landschap, met hoger gelegen, zandige strandwallen, afgewisseld door lage, natte venige strandvlakten is nog in het landschap herkenbaar. Veel vaarten en wegen liggen hier dwars op, in oostwest richting. De Vennewatersweg is hier een goed voorbeeld van. De Provincie heeft de ambities om ruimtelijke ontwikkelingen:
1. Bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek;
2. Bij te laten dragen aan het versterken van (de beleving van) openheid en
3. Helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers.

De Vennewatersweg ligt binnen het ensemblegebied in het 'Strandwallen en-Vlaktenlandschap'. Daar wordt hieronder verder op ingegaan.

Strandwallen- en vlaktenlandschap
De Provincie NoordHolland streeft naar het behouden en versterken van de specifieke ruimtelijke karakteristieken en de karakteristieke elementen van de Middenwal met daarop Limmen – Heiloo – Alkmaar. De Middenwal is een strandwal met een reeks grote kernen. Aan weerszijden ligt het open landschap van de strandvlakte. Er is een parallelle noord-zuid gerichte wegenstructuur. Hierbij horen de volgende beleidsdoelen:
- Het contrast behouden tussen de open strandvlakten en het meer besloten karakter van de

strandwal
- Het verloop behouden van het bosrijke/lommerrijke karakter van de ruimten tussen de kernen Alkmaar en Heiloo naar een meer open karakter aan de zuidzijde van de Strandwal (Limmen)

Bij de reconstructie van de Vennewatersweg wordt er aangeraden om rekening te houden met de cultuurhistorische ambities van de Provincie Noord-Holland.

Archeologie
In het vigerende bestemmingsplan Zuiderloo heeft het gehele plangebied de dubbelbestemming Archeologie vanwege de ligging in het Strandwallen- en vlaktenlandschap. Zie tevens paragraaf 1.3. Deze dubbelbestemming is in voorliggend bestemmingsplan overgenomen. Dit houdt in dat voor bouwwerken en werkzaamheden met een oppervlak van meer dan 50 m² en dieper dan 50 cm een archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd.

In het kader van de reconstructie van de Vennewatersweg is een verkennend booronderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 16. In het plangebied is een hoge archeologische verwachting op het aantreffen van intacte archeologische resten dan wel sporen bevestigd voor Oud Duin en stuifzand afzettingen onder de aanwezig verstoringen tot circa 50 - 70 cm -Mv. Tijdens de reconstructie van de Vennewatersweg zullen bij meerdere bouwwerkzaamheden deze afzettingen afgegraven worden.

Bij het verwijderen en aanleggen van kabels en leidingen, duikers, en rioolbuizen zullen bodemverstoringen tot maximaal 4,0 m - Mv plaatsvinden, waardoor de intacte bodem onder de al aanwezige verstoringen aangetast wordt.

Geadviseerd wordt om een archeologisch vervolgonderzoek in de vorm van een Archeologische Begeleiding voor deze graafwerkzaamheden. Deze kan ten tijden van het uitvoeren van de graafwerkzaamheden uitgevoerd worden. Voor het gravend onderzoek is een Programma van Eisen opgesteld, zie Bijlage 17.

Het vervolgonderzoek is nog niet gedaan in het kader van voorliggend bestemmingsplan vanwege de aanwezigheid van asfalt binnen de planlocatie. Het archeologisch onderzoek zal uitgevoerd worden zodra het oude asfalt is verwijderd.

Conclusie
Met betrekking tot cultuurhistorie wordt er aangeraden om rekening te houden met de cultuurhistorische ambities van de Provincie Noord-Holland. Met de reconstructie van de Vennewatersweg wordt de strandwallen structuur van het gebied behouden. Er wijzigt in die zin eigenlijk niets.
Voor wat betreft archeologie wordt de bestaande dubbelbestemming met een archeologisch beschermingsregime voor het uitvoeren van werkzaamheden overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Het archeologisch onderzoek dat nodig is om de werkzaamheden te mogen uitvoeren wordt na het verwijderen van het oude asfalt uitgevoerd.
Met deze twee conclusies is het plan daarom in het kader van archeologie en cultuurhistorie uitvoerbaar.

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

6.1 Algemeen

Het bestemmingsplan is een ruimtelijk besluit, waarin de regels voor het gebruik en het bebouwen van gronden worden vastgelegd. In een bestemmingsplan wordt door middel van bestemmingen en aanvullende aanduidingen aangegeven op welke gronden welke functies zijn toegestaan en hoe deze gronden mogen worden bebouwd.

Het bestemmingsplan is een digitaal bestand in gml-formaat, waarin geometrisch bepaalde planobjecten zijn vastgelegd. Technisch gezien is een bestemmingsplan zodoende een verzameling objecten (zoals bestemmingsvlakken), waaraan informatie (zoals ligging en naam) is gekoppeld. Om het plan te kunnen raadplegen zijn in feite drie onderdelen van belang:

- Een digitale en analoge verbeelding van de geometrisch bepaalde planobjecten ;
- De juridisch bindende regels van het bestemmingsplan ;
- Een bijbehorende toelichting.

Het bestemmingsplan kan worden geraadpleegd door middel van computersoftware; in ieder geval via de internetpagina Omgevingsloket. Met de software kunnen verschillende kaarten van het bestemmingsplan opgeroepen worden door het aan- of uitvinken van planobjecten. Door interactie met het kaartbeeld worden de regels van de betreffende bestemmingen weergegeven. Ook kan de toelichting worden opgeroepen.

Om de vergelijkbaarheid te bevorderen bestaat er een landelijke standaard voor de verbeelding van bestemmingsplannen (SVBP2012). De toepassing van de SVBP2012 is verplicht. Hiermee wordt geborgd dat alle bestemmingsplannen overeenkomen voor wat betreft kleurgebruik, naamgeving, gebruik van arceringen en dergelijke.

Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de koppeling tussen de regels en de verbeelding. In de volgende paragraaf staat uitgelegd welke systematiek voor dit bestemmingsplan gehanteerd is en hoe de eigenschappen van het plangebied zich hebben vertaald in de toegekende bestemmingen. De paragraaf daarna geeft een korte toelichting per artikel van de planregels.

6.2 Toelichting op de regels

Deze paragraaf bevat een beschrijving van de bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven. Daarnaast wordt in deze paragraaf ingegaan op de overige regels uit het bestemmingsplan. Conform SVBP2012 zijn de regels onderverdeeld in vier hoofdstukken.

Artikel 1 Begrippen
In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de planregels. Dit artikel voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen.

Artikel 2 Wijze van meten
In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moeten worden. Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

Artikel 3 Verkeer
Het grootste deel van het plangebied heeft de bestemming Verkeer gekregen. Hierin zijn de wegen, fiets- en fietspaden, bermen, water en sloten, groenvoorzieningen, openbare nutsvoorzieningen en geluidwerende voorzieningen toegestaan.
Binnen de bestemming verkeer is een functieaanduiding: tunnel opgenomen. Daarin is het toegestaan om tunnels voor ondertunneling ten behoeve van verkeer te realiseren en te houden. Tevens is binnen

deze bestemming de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer-geluidsarm asfalt' opgenomen. Voor het aanleggen van nieuwe wegen in deze bestemming is ter plaatse van deze functieaanduiding de voorwaardelijke verplichting van het toepassen van stil asfalt opgenomen.

Artikel 4 Verkeer - Railverkeer
Ter hoogte van het spoor zijn de gronden bestemd voor Verkeer - Railverkeer. Hier is met de functieaanduiding: tunnel ook een ondertunneling ten behoeve van verkeer toegestaan.

Artikel 5 Water
Op verzoek van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is er een enkelbestemming voor water opgenomen. Op de voor water bestemde locaties zijn water, bermen en bermstroken, dammen, duikers, bruggen en overige waterstaatkundige werken toegestaan. Er mogen geen gebouwen worden gebouwd en de maximum bouwhoogte voor bruggen is 2 meter.

Artikel 7 Waarde - Archeologie
Het gehele plangebied is bestemd met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie ten behoeve van het behoud van archeologische waarden in of op de grond. De dubbelbestemming houdt in dat bij werkzaamheden groter van 50 m² en dieper dan 0,5 meter er een omgevingsvergunning aangevraagd moet worden.

Artikel 8 Anti - dubbeltelregel
Opname van deze regel volgt uit artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels
In dit artikel zijn regels opgenomen waarin staat omschreven welke type gebruiksvormen van gronden of gebouwen in strijd zijn met het bestemmingsplan.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels
Met het oog op verdere flexibiliteit kan het bevoegd gezag op een aantal punten van de bouwregels afwijken, wanneer technische, juridische of stedenbouwkundige redenen hiertoe aanleiding geven

Artikel 12 Algemene wijzigingsregels
In dit artikel is in aanvulling op de afwijkingsmogelijkheden uit de bestemmingen en het artikel ‘Algemene afwijkingsregels’, een aantal wijzigingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft de oprichting van wat grotere nutsvoorzieningen, een enigszins andere situering en/of begrenzing van in het plan opgenomen grenzen en de mogelijkheid voor het (gedeeltelijk) laten vervallen van de dubbelbestemming ‘Waarde - Archeologie’.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels
In het laatste hoofdstuk ‘Overgangs- en slotregels’ is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de in dit bestemmingsplan opgenomen planregels. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. In de slotbepaling is de officiële naam van de planregels bepaald. Onder deze naam kunnen de planregels van het bestemmingsplan aangehaald worden.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De uitvoering van de werkzaamheden van zowel de reconstructie van de Vennewatersweg en het opstellen en begeleiden van voorliggend bestemmingsplan worden gedragen door de gemeente Heiloo. Daarmee wordt het plan economisch uitvoerbaar geacht. Ook een exploitatieplan is niet nodig.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inspraak en maatschappelijk overleg
Op grond van artikel 3.1.6 onder e van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor, vergezeld van een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken.

Omwonenden zijn reeds actief benaderd en geïnformeerd door de gemeente en zijn in de gelegenheid gesteld om input te leveren op het ontwerp van de reconstructie van de Vennewatersweg. Zij zijn ook in het kader van het bestemmingsplan nader geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld om te reageren op het plan.

Overleg met andere overheden
Op grond van artikel 3.1.1, lid 1 juncto 3.1.6, lid 1 onder c Bro pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan, daarbij overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft het plan goedgekeurd en heeft een watervergunning afgegeven met kenmerk HHNK/20231109. Provincie Noord-Holland (17 juli 2024), Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (10 juli 2024), ProRail (14 juni 2024) zijn geïnformeerd over het bestemmingsplan en hebben op aangegeven data een advies over het plan afgegeven. Ook zij hebben ingestemd met het voorliggende bestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg.

De uitgevoerde stikstofdepositie onderzoek (Bijlage 12) en de ecologische beoordeling van stikstofdepositie (Bijlage 13) is akkoord bevonden door de OD NHN.

Zienswijzen
Het ontwerpbestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg heeft vanaf 23 november 2023 gedurende 6 weken voor eenieder terinzage gelegen voor zienswijzen. Tijdens deze periode zijn er 5 zienswijzen ingediend bij de gemeenteraad. Deze zienswijzen zijn samengevat en van een antwoord voorzien. Dit is vastgelegd in een Nota beantwoording zienswijzen (Bijlage 18).

Het ontwerpbestemmingsplan is op een aantal punten gewijzigd:
- Het plan ziet uitsluitend op de reconstructie van de Vennewatersweg met het oog op verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid.
- Paragraaf 3.1.3 Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) is toegevoegd
- Paragraaf 3.3.1 Contouren uitvoeringsprogramma SPV 2030 regio Alkmaar is toegevoegd
- Bij paragraaf 5.3 Geluid en in Bijlage 6 is het geluidsonderzoek geactualiseerd. De conclusie is nu dat er voor de woningen aan de Hoogeweg 40 en 40a hogere waarden moeten worden vastgesteld. Voor andere woningen in de omgeving van het plangebied worden de grenswaarden niet overschreden.
- Het akoestisch onderzoek van M+P (2023) dat als bijlage 7 bij het ontwerp bestemmingsplan ter inzage was gelegd, was gebaseerd op een geluidsonderzoek van Royal HaskoningDHV van 3 april 2020. Omdat de brongegevens verouderd bleken is dit onderzoek inmiddels achterhaald en wordt het niet meer als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

- Aan Bijlage 5, Actualisatie Bodemonderzoek (2023), is een memo toegevoegd waarin de aanwezige en te verwachten bodemkwaliteit zijn beschouwd tot en met 2025. De uitkomsten zijn niet gewijzigd.
- Bij paragraaf 5.8.1 Soortenbescherming is de tekst geactualiseerd in het kader van de verleende Wnb-ontheffing. Ook is de Wnb-ontheffing toegevoegd in Bijlage 15.
- Bij paragraaf 5.8.2 Gebiedsbescherming is het stikstofdepositie onderzoek (inclusief AERIUS-berekeningen) en de ecologische beoordeling van stikstofdepositie verwerkt. Beide rapporten zijn geactualiseerd, en zijn te vinden in Bijlage 12 en Bijlage 13. Significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn op voorhand uitgesloten.
- In het kader van archeologie (paragraaf 5.9 Archeologie en cultuurhistorie) is een archeologisch verkennend onderzoek uitgevoerd en een archeologisch programma van eisen opgesteld. Deze rapporten zijn te vinden in respectievelijk Bijlage 16 en Bijlage 17.

Deze wijzigingen zijn niet zondermeer voortgekomen uit zienswijzen maar uit vooroverlegreacties, amtshalve wijzigingen en benodigde actualisaties.